3717
CANAL
REVIEW
EDICION DEL BICENTENARIO 1976
THE PANAMA CANAL
ISTHMIAN CANAL COMMISSION
47889
GORGONA'S LAST INDEPENDENCE DAY BANQUET
AUSPICES GORGONA CLUBHOUSE
Nº 197078C
railroad Co.
VALUE
$15.00
PANAMA
741
CANAL
CULEBRA
3
PANAMA CANAL
EMPLOYEE
CANAL ZONE MATCHES
CANAL
85375
COMMISSION
ADMINISTRATIVE
Nº 31
DOG LICENSE
1911-1912
PANAMA RAIL COMPANY

Gift of the Panama Canal Museum

Mensaje del Gobernador de la Zona del Canal en el Bicentenario de los Estados Unidos

Gobernador Harold R. Parfitt

AL CELEBRAR EL BICENTENARIO de los Estados Unidos en 1976, la construcción del Canal de Panamá se destaca como una de las mayores epopeyas en la historia de la Nación.

No sólo abrió el camino para una expansión hacia el Oeste, sino que proporcionó a la navegación mundial uno de sus más vitales eslabones en las rutas del comercio internacional.

Entre las obras de tiempo de paz con que la humanidad ha contribuido al progreso del mundo, la construcción del Canal figura como uno de los mayores logros.

Para poder apreciar en toda su magnitud esta hazaña de ingeniería sin precedentes, es necesario recordar que su terminación exitosa en 1914 requirió excavar a través de la Cordillera Continental; crear la represa de tierra más grande jamás construida hasta entonces; diseñar y construir las más gigantescas esclusas jamás imaginadas; construir las compuertas más grandes de la historia; conquistar devastadores deslizamientos de tierra y resolver problemas ambientales y de salubridad de enormes proporciones.

Al reflexionar sobre esos 200 años de historia, es justo que rindamos tributo a los constructores del Canal, a esos hombres y mujeres de muchas nacionalidades cuya iniciativa, determinación y consagración al deber lo llevaron a su exitosa culminación.

Desde que abrió, el 15 de agosto de 1914, el Canal se ha convertido en una de las vías más importantes del comercio mundial y en ese lapso más de medio millón de naves han transitado de un océano a otro.

Este imponente récord fue hecho posible por un núcleo de trabajadores consagrados, norteamericanos y panameños, que continúan hoy, al igual que lo hicieron en el pasado, operando esta instalación vital para beneficio de todas las naciones del mundo.

H. R. Parfitt

AMERICAN REVOLUTION BICENTENNIAL 1776-1976

A la izquierda:
Un gigantesco furgonero pasa por el Corte Gaillard, donde ocurrieron devastadores deslizamientos en los días de la construcción del Canal de Panamá.

Nuestra Portada

"La zanja se tornaba más ancha cada día
La zanja en su extensión también crecía
Derrumbes, inundaciones, la lluvia y el sol caliente
Tremendos obstáculos en nuestra carrera valiente
Pero la obra llega ya al fin de su camino
Y nuestros sueños encuentran su destino
Pero del pueblo qué será
Que en las aguas se ahogará
¿Oh, qué será de vosotros, y de tí?"

LA LETRA DE ESA CANCION impresa en el programa del Cuatro de Julio y que aparece en el centro de nuestra portada, reflejaba los sentimientos de miles de trabajadores en 1913, cuando ya se vislumbraba el día en que quedaría terminada la gran obra del Canal.

La canción se refería a Gorgona, uno de los pueblos de la época de la construcción que habría de desaparecer, "ahogado un buen día por las aguas de la vía", como decía el estribillo de la composición. Los empleados celebraron el último Día de su Independencia que pasarían en Gorgona con un banquete en que el invitado de honor fue el Coronel George W. Goethals. Se sirvió pato asado y se ofreció un concierto musical en el que figuraba una pieza que se llamaba "Patriotismo, Política y Posibilidades".

La moral estaba por las nubes ya que todos sentían justificado orgullo en la obra que llegaba al fin de su realización. Habían conquistado obstáculos que por siglos frustraron los intentos del hombre. Habían triunfado y estaban celebrando su victoria, pero no sin sentir un poco de tristeza ante la desaparición de aquellos pueblecitos de la época de la construcción.

Nuestro agradecimiento a Nan S. Chong, Bibliotecaria de la Colección de Panamá, y a Beverly C. Williams, Directora de Servicios para Lectores de la Biblioteca de la Zona del Canal, por su valiosa ayuda en la recopilación de datos históricos.

Medalla Roosevelt

Theodore Roosevelt había tomado nota de ese orgullo, de ese gran esprit de corps que animaba a los trabajadores del Canal cuando visitó el Istmo en 1906 y declaró: "Veré si no es posible proporcionar alguna pequeña memoria que distinga para siempre a los hombres que bien trabajaron en el Istmo". Así fue que en 1908 se envió a la Casa de la Moneda en Filadelfia un cargamento de tubería de cobre tomada de una vieja pala mecánica francesa, cojinetes de bronce y 200 libras de estaño descubiertas en un antiguo depósito francés para acuñar las "Medallas Roosevelt".

La Medalla Roosevelt que aparece en la portada fue conferida a Robert W. Glaw por servicios prestados entre 1904 y 1914. Glaw fue uno de los pocos trabajadores que se hicieron acreedores a la medalla con el número máximo de barras (otorgadas por cada 2 años de servicio) ya que trabajó durante todo el período de la construcción.

Placas de Identificación

En la portada y contraportada aparecen diversas placas de identificación expedidas por el Departamento de Contaduría de la Comisión del Canal. Los empleados tenían que presentar sus placas al momento de cobrar su sueldo o para entrar a determinadas áreas de trabajo. Hasta el perro tenía su placa: La que aparece en la parte inferior de la portada a la izquierda fue expedida en Emperador, otro pueblo de la época de la construcción. La placa de identificación con foto que aparece en el llavero data del año 1918.

Medalla Conmemorativa

"El Canal de Panamá fue inaugurado en 1914. Puerta del Comercio Mundial". Así reza la inscripción de la medalla/moneda conmemorativa de plata que aparece a la izquierda en la parte superior de la portada. Fue acuñada privadamente por la Sociedad Nacional Conmemorativa. En el dorso aparece la efigie de Goethals.

También aparecen en la portada sellos de correo dedicados a Stevens, Goethals y Gorgas; una cajetilla de fósforos con un anuncio de los hoteles Tívoli y Washington; una instantánea de un grupo de turistas en el Corte Gaillard, y una cajita de fósforos a prueba de humedad fabricados en Suecia "especialmente para el Canal de Panamá" y que aún se venden en los comisariatos de la Zona.

La Banda de la Comisión

La Banda de la Comisión del Canal Istmico fue organizada en 1905. La insignia que vemos a la izquierda de la portada era usada en los uniformes color caqui. Ofrecían un concierto mensual.

Las Esclusas

La foto reproducida en el doblez de la portada, ya amarilla con los años, tiene una leyenda en el dorso que dice: "Esclusas de Gatún—puente y grúa usada en la instalación de las compuertas".

Libreta de Comisariato

También en el doblez aparece una libreta de comisariato. Los cupones de dichas libretas se usaban en vez de dinero para comprar en los comisariatos, hoteles y clubes durante y después de la era de la construcción del Canal. Una libreta abierta, mostrando los cupones, aparece en la parte inferior izquierda de la contraportada.

99-1 · 287 · 3c

HAROLD R. PARFITT
Gobernador y Presidente

RICHARD L. HUNT
Vicegobernador

FRANK A. BALDWIN
Director de la Oficina de Información

THE PANAMA CANAL REVIEW

Publicación Oficial del Canal de Panamá

JOSE TEOFILO TUÑON H.
Editor, Sección Española

WILLIE K. FRIAR
Editora, Sección Inglesa

Redactores:
VIC CANEL Y FANNIE P. HERNANDEZ

Se permite la reproducción parcial o total. Se agradecerá dar crédito al Review.

Subscripciones: $1.50 al año, correo aéreo $3 al año; números atrasados, 75 centavos cada uno. Publicación semestral.
Giros Postales pagaderos a la Compañía del Canal de Panamá, al Apartado M, Balboa Heights, Zona del Canal.
Las Oficinas de Redacción están situadas en el Edificio de Administración, Balboa Heights, Zona del Canal.
Impreso en la Imprenta de La Boca, Zona del Canal.

Remedios Populares

"Dos maravillas del mundo, el Canal de Panamá para el comercio universal y el Tónico Estomacal Amargo de Hostetter para la dispepsia, la indigestión y la malaria", dice el anuncio impreso en la tarjeta postal que reproducimos en la parte superior de la contraportada y que caracteriza la técnica publicitaria que se usaba para promover medicamentos en la época de la construcción.

Cementerio de Ancón

Como triste ilustración de los estragos causados por las enfermedades en el Istmo, aparece en la contraportada una foto del antiguo cementerio de Ancón, que más adelante fue trasladado a otro sitio.

Boleto Para Desperdicios

La malaria y la fiebre amarilla, como se ha dicho, hicieron grandes estragos. Pero el cólera también fue un problema. En sus esfuerzos por erradicar la terrible enfermedad, el Departamento de Salubridad del Canal exigía que todos los desperdicios destinados a la alimentación de los puercos fueran cocidos. Con ese fin expedía boletos especiales que daban al portador derecho a comprar cierta cantidad de desperdicios cocidos en los restaurantes y hoteles.

Cría de Puercos

Ya que poco existía en el Istmo en aquella época, la empresa del Canal tuvo que establecer numerosas plantas y servicios tales como una cría de puercos, como indica el marbete de la contraportada, una panadería, una lechería y una fábrica de colchones.

Juguete Canalero

El 9 de julio de 1912 se expidió una patente para la confección de un rompecabezas que consistía en un esquema de las Esclusas de Miraflores y Gatún dentro de una cajita. El objeto del juego era lograr que tres bolitas contenidas en la caja pasaran por las compuertas de las esclusas, que estaban formadas por pequeños listones de metal.

Cenicero

La frase "WE DONE OUR DAMN'-DEST", que podría traducirse como "trabajamos a todo dar" aparece inscrita en el borde derecho de un cenicero distribuído en 1915 en ocasión del banquete anual de la Sociedad del Chagres, compuesta por empleados de la Comisión del Canal y del Ferrocarril que se habían hecho acreedores a la Medalla Roosevelt con dos barras antes de la apertura del Canal.

Tarjeta Postal

La tarjeta postal iluminada muestra a los miembros de la Tercera Comisión del Canal Istmico. Goethals aparece en el centro. Los demás miembros, de izquierda a derecha, son: Teniente Coronel William L. Sibert, Joseph C. S. Blackburn, Contralmirante Harry Harwood Rousseau, Joseph Bucklin Bishop, Coronel Harry F. Hodges, Coronel William C. Gorgas, y Teniente Coronel David Gaillard.

Moneda Francesa

Como recuerdo del largo y valeroso esfuerzo de los franceses en sus 20 años de excavación, aparece en la parte superior derecha de la contraportada una moneda francesa con la inscripción: "Decret du 30 Avril 1880".

Artículos del Museo

Todos los artículos que aparecen en la portada y contraportada son del Museo de la Zona del Canal con excepción de algunos que pertenecen a la colección privada de Adrien Bouché, de la División de Tránsitos.

Para crear esta portada, los artículos fueron colocados sobre una plancha de vidrio que fue suspendida sobre una bandera de los Estados Unidos. Diseño es de Willie K. Friar, foto de Don Goode.

Contenido

Mensaje del Gobernador en el Bicentenario 3

Discurso del Coronel George W. Goethals en Cristóbal, el 4 de Julio de 1911 6

Programas del 4 de Julio 8
De lucha libre acuática a paseos en submarino las celebraciones reflejaban el cambio de los tiempos.

El Ferrocarril de Panamá 10
Sin el ferrocarril, hoy no habría un Canal de Panamá.

Una Mano de Obra Diversa 17
Eficiente operación hecha posible por ingenieros de visión y personal cuidadosamente adiestrado.

Un Vistazo Desde el Puente 22
La evolución del personal de prácticos y una mirada a los barcos que han transitado desde 1914.

Molas del Bicentenario 30
Contribución de los Cunas al proyecto "Bicentenario" de Curundú.

El "Chief" va a la "Operación Vela 76" 31

Las Mujeres y la Construcción del Canal 32
Los hombres dijeron "No Mujeres, No Trabajo".

Estadísticas de Navegación 37

Créditos: Fotos de portada y contraportada por Don Goode, páginas centrales por Arthur L. Pollack.

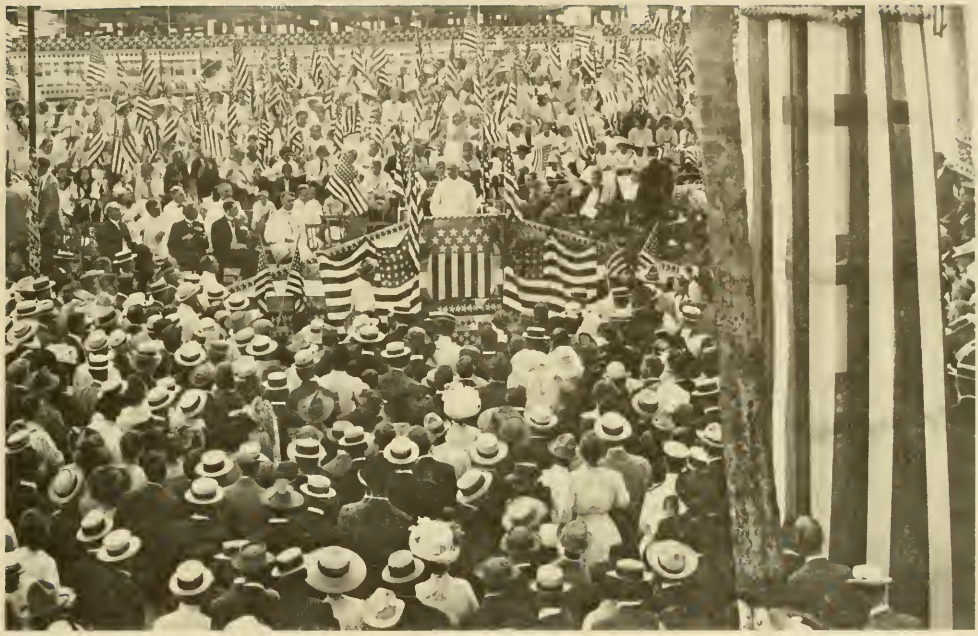
DISCURSO DEL CORONEL GEORGE W. GOETHALS, EN CRISTOBAL, EL 4 DE JULIO DE 1911, DURANTE LAS CEREMONIAS CON QUE LOS NORTEAMERICANOS CELEBRARON LA FECHA EN EL ISTMO DE PANAMA.

Esta es la sexta vez que los norteamericanos celebran el 4 de julio en el Istmo de Panamá. No hubo celebraciones en 1904, porque para entonces, el trabajo del Canal apenas había comenzado. En 1905, la sombra negra de la peste, que se cernía sobre el Istmo, estaba en su apogeo, cuando llegó el aniversario del nacimiento de nuestra nación. Había, o habían estado en el hospital, con fiebre amarilla, más de 100 norteamericanos, un tercera parte de los cuales fueron segados por la guadaña de la muerte. Los que escaparon, no estaban para celebraciones. El único deseo de la mayoría de los que se encontraban aquí era huir lo más pronto posible de lo que ellos creían que era una tierra maldita. Sus ojos, apagados por el miedo, no podían adentrarse en futuro próximo y captar los primeros destellos de la aurora del verdadero día de la libertad del Istmo, el día que iba a marcar su permanente liberación del flagelo que lo había castigado por siglos y que lo iba a convertir, de un valle de la muerte en tierra de salud y comodidades.

Sin embargo, el 4 de julio de 1905, vieron frente a ellos un signo visible de esa liberación. Ese día, manó agua pura y abundante de las nuevas cañerías. Cañerías tendidas por norteamericanos bajo las calles de Panamá. El evento fue celebrado con una misa solemne en la Catedral. Este fue el primer paso en la transformación de las ciudades de Panamá y Colón, los lugares más insalubres de la tierra, en las mejor pavimentadas, las de mejor alcantarillado y dotadas de los mejores acueductos de Centro América. Fue además la primera demostración de que el progreso norteamericano había penetrado en los trópicos, en una marcha irresistible de mejoramiento. No podía haberse escogido un día mejor para celebrar un evento de tanta importancia como éste, que el día del cumpleaños de los Estados Unidos.

Los norteamericanos que se encuentran en el Istmo han celebrado todos los Cuatro de Julio desde 1905, con ceremonias apropiadas y fervor patriótico. Soy de opinión que ningún ciudadano de Estados Unidos, en ninguna parte, ya sea dentro de los linderos de la República, o en otros países, tiene mayor derecho a participar del orgullo nacional y de regocijarse en este día, que los trabajadores del Canal. Ellos constituyen la guardia de avanzada de una nueva era de progreso en la que se ha adentrado nuestra patria. La República de los Estados Unidos es hoy más vasta y grandiosa que la que fundaron nuestros padres hace 135 años. De un pequeño grupo de 13 Estados escasamente poblados, con apenas 2 millones de habitantes, ha crecido hasta convertirse en una gran nación de 48 Estados y cuatro posesiones de ultramar, con una población de 100 millones, un tesoro que soporta fácilmente un gasto nacional anual de más de mil millones de dólares y con tan abundantes recursos, que se puede decir que son virtualmente ilimitados. Desde una unidad aislada entre las naciones, ha llegado a ser una potencia mundial que marcha a la cabeza de los demás países del globo. Impulsada por la imperiosa mano del destino, se ha desbordado por sobre sus fronteras y ha llevado el estandarte de la luz a algunas de las regiones más obscuras del planeta. Su guerra con España, a la que fue empujada por la marcha del progreso humano, que se mueve hacia adelante con la incesante e irresistible fuerza de un glaciar y que fue una guerra que la historia registrará como una de las más justas de todas las guerras, abrió el camino para esta nueva era. La Nación no tenía otra alternativa que ir hacia adelante y asumir los nuevos deberes que se le imponían y cumplirlos de acuerdo con sus mejores habilidades. El más elocuente testimonio de lo bien que se enfrentó a la prueba está en las condiciones que existen en Cuba, Hawai, Puerto Rico, Filipinas y en el Istmo de Panamá. En todos estos lugares ha quedado impreso el sello de la energía, inteligencia, justicia e indomable perseverancia norteamericanas, de una manera tan clara, que todo el mundo lo puede ver y comprender.

He dicho que en esta nueva era del progreso norteamericano los trabajadores del Canal forman la guardia de avanzada. Han logrado ese lugar debido a la importancia que tiene para todo el mundo su trabajo y debido a la región en que lo están llevando a feliz término. Están abriendo un amplio camino para el comercio a través de lo que era el lugar más insalubre del mundo y, al hacerlo, están enseñando al resto del mundo cómo se sanean los lugares más pestilentes. Como representantes de la nación norteamericana, están demostrando al mundo lo que puede hacer un gobierno que descansa en la voluntad popular y que es un gobierno popular, administrado honesta e inteligentemente, que es una agencia para el bienestar y la felicidad de la raza humana, al igual que para la gloria de la Nación. Un alto funcionario japonés que visitó el Istmo recientemente dijo: "Ninguna otra, más que la grande y rica nación norteamericana, podría construir este Canal. Ninguna nación puede imitarla. Tenemos mucho que aprender de ustedes".



Con un fondo de banderas de los Estados Unidos sostenidas por niños y niñas vestidos de blanco, el Coronel Goethals pronuncia el discurso del Cuatro de Julio de 1911, que es reproducido en estas páginas. A la extrema izquierda, en la tribuna de honor aparece Don Federico Boyd, en aquel tiempo Secretario de Relaciones Exteriores de Panamá y otros dignatarios de Panamá y la Zona del Canal. A la derecha, aparece el programa de 1911, que tenía en su portada, impresa en oro, la Campana de la Libertad.

Lo que con este trabajo se ha logrado para la felicidad y el bienestar de la humanidad, apenas si se puede percibir ahora. Cuando el Canal abra sus puertas a la navegación mundial; cuando la línea costanera de los Estados Unidos se vuelva casi continua desde Maine hasta Alaska; cuando en la Armada de Estados Unidos no exista la Flota del Atlántico o la del Pacífico, sino simplemente una sola flota norteamericana, que patrulle la costa como fuerza nacional de policía para el mantenimiento del orden y la preservación de la paz internacional; cuando el comercio y el capital norteamericanos, en busca de nuevas rutas a través de la acortada línea de comunicaciones, se integre al desarrollo de los recursos de los países por cuyas orillas se extienda esa línea de comunicaciones, llevando con ellos los principios de gobierno, la energía, la ambición y la perseverancia del norteamericano, cuando sucedan todos estos eventos, que seguramente tendrán lugar en el futuro, entonces el mundo entero reconocerá el casi infinito valor de la contribución que, para el bienestar y la felicidad de toda la raza humana, hicieron los Estados Unidos cuando construyeron el Canal de Panamá.

LA CARRERA DE PIPAS CONsistirá en correr una distancia de 100 yardas, recoger una pipa, una cajeta de fósforos y un paquete de tabaco, que estarán regados en el suelo a unas 33 yardas entre sí y el ganador será el primero que cruce la meta con la pipa echando humo".

Esta carrera fue uno de los muchos eventos del programa del Cuatro de Julio de 1911, en que Goethals pronunció el discurso principal y era típica de los juegos y la alegría que caracterizaban las entusiastas celebraciones que desde 1906 tuvieron lugar en el Istmo.

Durante la construcción del Canal, los entretenimientos dependían del ingenio y la iniciativa de los residentes y el Cuatro de Julio se prestaba, no sólo para celebraciones patrióticas, sino para que todos, en ambos sectores del Istmo, se reunieran para gozar de un día de música y de competencias de toda clase.

Un vistazo al programa, cuidadosamente preparado en rojo, blanco y azul, da una idea de como han cambiado las cosas a través de los años, en el Istmo y en el mundo entero.

El Cuatro de Julio era el evento más grande del año y se planeaba con mucha anticipación.

En 1914, el programa ya tenía 24 páginas y anunciaba competencias de tenis, toda clase de eventos de pista y campo y un "encuentro de lucha acuática", que se describía como "una lucha general que tendrá lugar en una plataforma flotante de 20 pies y engrasada, colocada entre los muelles 8 y 9. El ganador será el último que quede en la plataforma".

En 1917, la I Guerra Mundial se reflejó en el grueso programa que tenía en las dos páginas centrales al Tío Sam en rojo, blanco y azul. Con una mano colocaba un acorazado en las esclusas del Canal y con la otra blandía un pico, como tributo a los constructores de la vía acuática.

En las celebraciones de 1918 apareció el cine por primera vez. "Películas de Guerra" y "Charlie Chaplin" eran las películas que se anunciaba serían proyectadas en el Estadio de Balboa.

La mayor atracción de la noche fue un baile al aire libre en la terraza del Edificio de Administración, a las 8:30, con música por la Banda del Décimoquinto Distrito Naval y la del Quinto Cuerpo de Artillería de Costa.

En 1920, hubo un vuelo de exhibición de un dirigible y en 1923, el aeroplano vino a formar parte de la diversión, con una exhibición aérea que incluyó vuelos acrobáticos de dos "SE5" sobre la Bahía de Limón. Las instrucciones para la "Carrera Triangular de Aeroplanos" incluían la información de que "se les podrá quitar la rueda de repuesto y todo el armamento; se utilizarán llantas grandes y cualquier tipo de hélice".

Para hacer el ambiente más festivo, se distribuyeron banderas, trompetas, triquitraques, sombreros con escarapelas patrióticas para los muchachos y gorros "Señorita Libertad" para las niñas. Para los más chicos hubo caramelos y barras de helados con chocolate. Hubo paseos gratis en mula y en un "camión eléctrico".

El programa decía que se esperaba que "a los nenes se les vista de rojo, blanco y azul (si es posible)".

Parte indispensable de todos los programas eran los fuegos artificiales sumamente espectaculares. En 1908 hubo 46 clases diferentes. Los de 1916 incluyeron cohetes y estrellas, disparados desde submarinos en la Bahía

Cada Programa Del 4 de Julio Refleja su Era

de Limón, que fueron seguidos por una gran exhibición que fue lanzada desde cerca de los muelles de Cristóbal. En los fuegos artificiales hubo un retrato de Teodoro Roosevelt, uno de George Washington, rosas "American Beauty", una carrera de bicicletas, la destrucción de un buque de guerra por un submarino y las Cataratas del Niágara.

Según la Sra. de Bruce Sanders, que vino al Istmo en 1910 y se encuentra aquí de visita este año, esas bellas exhibiciones fueron posibles debido a donaciones de los empleados, de organismos cívicos y de hombres de negocios de Panamá.

La Sra. Sanders también recuerda que en 1920 una de las grandes atracciones para niños y adultos fue un paseo en submarino, incluyendo una sumergida en la Bahía de Limón.

El Cuatro de Julio continúa siendo una celebración popular en la Zona del Canal, donde la calle mejor conocida es la Avenida Cuatro de Julio.

Las palmas reales que están a lo largo del Prado no habían crecido cuando se tomó esta foto el 4 de Julio de 1919. Pero muchos lectores reconocerán las residencias, así como la Escuela Primaria de Balboa, a la izquierda. La estructura de madera de la derecha, que primero fue la Estación de Policía de Balboa, posteriormente sirvió como Edificio de Asuntos Civiles y dormitorio de señoritas para la Universidad de la Zona del Canal, antes de ser desmantelado.

La gente se reunía alrededor del recién terminado Edificio de Administración para tomar parte en las ceremonias del Día de la Independencia. En 1915, a pesar del calor, los hombres iban de saco y corbata y las mujeres lucían trajes largos. A pesar de que los sombreros de paja estaban de moda, los empleados hindúes, como el grupo de la izquierda se protegían del candente sol con sus tradicionales turbantes.

Excepto por la profusión de banderas, el águila que se ve en lo alto del techo de tejas y los elegantes uniformes, la estación de bomberos de Balboa se veía hace 60 años muy parecida a cómo lucirá el 4 de Julio de 1976, cuando Estados Unidos celebre sus 200 años.

El Ferrocarril de Panamá

Por Pandora Alemán

HOY EN DIA ES FACIL, SEGURO y barato viajar entre Colón y Panamá. Sólo tiene que subir a bordo de uno de los conocidos coches pintados de azul y amarillo del Ferrocarril de Panamá, tomar asiento y a descansar. ¿Quiere viajar más fresco, protegido de las torrenciales lluvias y del abrasador sol tropical? Escoja uno de los coches dotados de aire acondicionado y, si es que no ha comprado su pasaje en la estación, entréguele $1.50 al conductor cuando pase a cobrar. Por otra parte, si prefiere tener la ventana abierta para ver mejor el Canal, divisar algún que otro caimán o disfrutar del húmedo paisaje selvático, tome asiento en uno de los coches regulares y, cuando pase el cobrador, déle $1. De cualquier modo, llegará a su destino en hora y media, más o menos.

A menos que vaya leyendo una copia del folleto "Su Viaje en el Ferrocarril de Panamá" y observando los postes que indican la distancia, lo más probable es que ni se dará cuenta cuando pase la cordillera continental. Pero no siempre fue así.

Los que conocen su historia han calificado al Ferrocarril de Panamá como una de las obras de ingeniería más audaces del mundo. Su construcción, que comenzó escasos 20 años después de construido el primer ferrocarril en los Estados Unidos, presentaba dificultades jamás enfrentadas. Según señaló Willis J. Abbot en 1914:

"Los ingenieros habían aprendido a cortar cerros, barrenar montañas y construir una vía férrea sobre un pantano sin fondo; colocar rieles a través de una selva que parecía resurgir antes de que el agrimensor y su tránsito pudieran alcanzar al hombre del hacha; lidiar con un río que había alcanzado a crecer 40 pies en un día; almorzar parado en agua que le llega hasta los muslos y bajo el escrutinio de caimanes que observaban desde troncos flotantes, y todo esto en medio del zumbar de voraces insectos cuyas picadas, según supimos medio siglo después, transmitían el gérmen de la malaria y la fiebre amarilla—eso constituía un nuevo reto a la pericia y resistencia del ingeniero que bien podría estremecer al más capacitado."

Se logró colocar solamente unos 12 kilómetros de riel cada año hasta que, al cabo de 5 años, el primer tren cubrió el trayecto de costa a costa. Desde esa época, el ferrocarril ha sido reconstruido en dos ocasiones. En 1905 fue necesario rehabilitar la línea original a fin de que pudiera resistir los rigores impuestos por la construcción del Canal. Y cuando por fin se tomó la decisión de construir un canal a esclusas, que requirió contener las aguas del Río Chagres para formar el mayor lago artificial jamás visto hasta la fecha, unos 65 kilómetros de la vía fueron movidos a tierra alta. Y esa es la ruta que actualmente atraviesan los pasajeros.

La historia del primer ferrocarril de Panamá comienza con barcos. En 1847, William Henry Aspinwall, un acaudalado comerciante de Nueva York, se comprometió a transportar el correo entre Panamá y el Estado de Oregón. Ello causó extrañeza en Wall Street, ya que el contrato no prometía producir utilidades. Pero Aspinwall era un hombre visionario; su intención era construir un ferrocarril a través del Istmo, combinando así el transporte marítimo con el terrestre para establecer un gran sistema que abriría todo el Pacífico.

A fines de 1848, el Gobierno de Nueva Granada (Colombia), concedió a Aspinwall y sus socios permiso para construir un ferrocarril. Pocos meses después fue establecida la Compañía del Ferrocarril de Panamá bajo las leyes de Nueva York.

Apenas había zarpado el primer barco de Aspinwall en su viaje a Panamá por la vía del Cabo de Hornos cuando se corrió en la costa oriental de los Estados Unidos la noticia del descubrimiento de oro en California. Ya cuando llegó el barco a Panamá había miles de interesados disputándose espacio en la nave.

En su afán de llegar a California los aventureros habían atravesado el Istmo por la vía fluvial, desembarcando en la población de Chagres, más abajo del Fuerte San Lorenzo, donde contrataron cayucos para seguir por el río hasta Cruces. De allí viajaban a lomo de mula por la selva hasta Panamá. Demoraban entre 4 y 8 días en el trayecto, sufriendo indecibles privaciones.

La fiebre del oro había comenzado. Y pronto comenzaría también la construcción del ferrocarril. El Ingeniero George M. Totten y un pequeño grupo de trabajadores empezaban a despejar la isla de Manzanillo, que había sido seleccionada como terminal de la vía férrea en el sector Atlántico. Su fuerza laboral, proveniente de los cuatro rincones del mundo—Inglaterra, Francia, Irlanda, Alemania, Austria, China, In-

Arriba:
Un antiguo grabado en madera capta el sabor de la estación de Aspinwall a mediados del siglo pasado.

A la izquierda:
Inundaciones como ésta, cerca de Mindí, en la vieja línea en 1904, plagaron la construcción del ferrocarril y su operación desde el día en que comenzaron los trabajos.

Restauraron rieles oxidados

dia, Jamaica, Colombia—ulteriormente llegó a constar de varios miles de hombres.

El pasajero que hoy en día toma el tren en Colón ve una escena muy distinta a la que aguardaba a los primeros clientes del ferrocarril. La isla, separada de tierra firme por un pequeño estrecho, no era más que un pantanoso manglar con un área de 2 kilómetros cuadrados, habitada por caimanes y otros reptiles e infestada de mosquitos y jejenes.

Hoy el tren sale de Colón y 5 minutos después está en Mount Hope. Para abrir la trocha por la enmarañada vegetación que cubría este tramo se necesitaron 400 hombres. Este lugar, que era el primer punto alto de la ruta, se llamó Monkey Hill (Cerro del Mono) "debido a la multitud de monos que jugaban y chillaban en los árboles."

La colocación de los rieles hasta este punto fue labor de marca mayor. Una vez despejada la maleza y rellenada la Isla de Manzanillo, se construyó un terraplén para conectarla con tierra firme. A través de los años se rellenó por completo el estrecho que separaba la isla hasta que llegó a formar parte permanente del macizo continental.

Al arribar a Mount Hope, el pasajero ve a la izquierda, en la ladera de una colina, un cementerio. En el arco que forma la entrada del camposanto aparece la fecha "1908". Pero en realidad, el cementerio data desde más de medio siglo antes del Canal. En marzo de 1851, la empresa del ferrocarril estableció allí su cementerio oficial. A medida que creció el número de sepulturas y fueron desapareciendo los monos, el nombre de la localidad fue cambiado a Mount Hope (Cerro de Esperanza). Durante todo el tiempo de la construcción hubo un tren fúnebre diario a Mount Hope.

Dice una leyenda que por cada durmiente del ferrocarril colocado murió un hombre. Una gran exageración. Pero sí es cierto que para 1855 ya había más de 6,000 tumbas en Mount Hope y el número de muertos durante la construcción del ferrocarril ha sido calculado en 12,000.

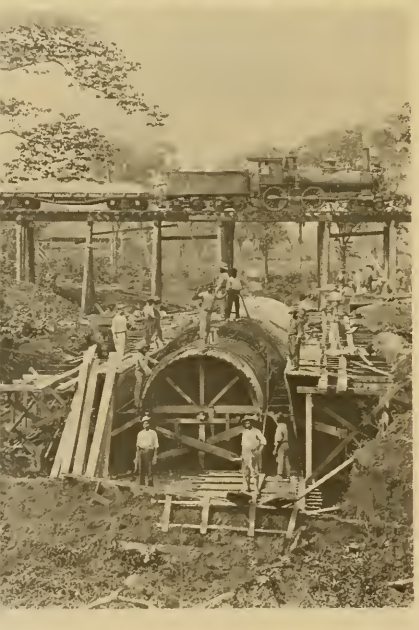
Recién pintada de rojo, blanco y azul, en honor del Bicentenario de los Estados Unidos, la Máquina 901 sigue en plena labor. Aquí aparece remolcando varios vagones de pasajeros doblando una curva cerca de Pedro Miguel en el curso de uno de sus tres viajes transcontinentales diarios.

Aunque el pasajero de hoy podrá notar que en el trayecto de Mount Hope a Gatún el tren pasa por terreno algo pantanoso, difícilmente podrá imaginarse que en el transcurso de los 10 minutos que toma ese cómodo trecho está tan próximo al legendario Pantano Negro que casi ocasionó el fracaso del proyecto de construcción cuando apenas había comenzado.

Partiendo de Monkey Hill, los rieles debían seguir el contorno de la Bahía de Limón hasta el Río "Mindee"—a casi 5 kilómetros de distancia. Luego pasarían por un trecho de igual distancia, de arenas movedizas y grandes hoyos de aguas sucias, en que el fondo no aparecía, aún a profundidades de 60 metros. Toneladas y más toneladas de troncos de árboles y piedra fueron arrojadas al pantano, aparentemente sin resultados. Por fin resolvieron unir con cadenas una serie de vagones de plataforma que fueron hundidos por secciones para proporcionar una base flotante para la vía férrea. Una vez colocados los rieles, trajeron numerosos trenes cargados de roca, que fue descargada a ambos lados de la vía con el fin de que el relleno mantendría firme la base flotante. El artificio tuvo éxito. Pero, con el transcurso de los años, los vagones que habían permanecido allí tanto tiempo sencillamente habrían de desaparecer, dejando "sólo un lodazal en la vía".

El primer tren de trabajo completó el trayecto hasta Gatún el 1º de octubre de 1851. Lo más difícil de la construcción ya había pasado, pero los fondos de la empresa se habían agotado—¿y a qué inversionista se le ocurriría invertir en una compañía que había demorado 20 meses en la construcción de sólo 13 kilómetros de rieles en la selva. Irónicamente, la naturaleza, que

Cincuenta y un ingenieros y dibujantes murieron en la epidemia del cólera



hasta ahora sólo había causado problemas fue la salvación de la empresa. Huyendo a una tormenta que les había impedido trasladar a sus pasajeros a las lanchitas en el Río Chagres, dos buques de pasajeros buscaron protección en la Bahía de Limón (llamada entonces Navy Bay). Anclaron cerca de los muelles del ferrocarril en Manzanillo y cuando los pasajeros, casi enloquecidos por la Fiebre del Oro, divisaron el tren, no había fuerza que los detuviera.

Hombres y equipaje se apiñaron en el tren de trabajo para viajar a Gatún, donde alquilaron botes para proceder a Cruces sin esperar que se calmara el tiempo.

Cuando se supo en los círculos financieros de Wall Street que el nuevo ferrocarril, a pesar de no estar ni remotamente terminado, había transportado más de 1,000 pasajeros, se restauró de inmediato la confianza en la empresa, se extendió crédito nuevamente y el trabajo prosiguió. Los vapores comenzaron a hacer escalas regulares en Manzanillo, el ferrocarril se dedicó de lleno al negocio de pasajeros y el poblado de Chagres revirtió a la selva.

Hoy, cuando el tren para en Gatún, ofrece al pasajero una magnífica vista de las enormes esclusas del Canal y—si no hay un barco de por medio—podrá apreciar también el vertedero de la Represa de Gatún cuyo gran tamaño sólo es evidente si se considera la vasta cantidad de agua que represa.

De allí a Gamboa, el tren sigue el contorno del lago, penetrando de vez en cuando en la espesa selva y ofreciendo una vista clara de los barcos que navegan por el Canal. En una gran parte del trayecto las naves pasan más cerca de la vía férrea original, ahora entre 12 y 18 metros bajo agua, que el pasajero que las observa.

En las cartas hidrográficas del libro de referencia que usan los prácticos del Canal aparecen nombres como Isla del León, Islas del Tigre, Bohío, Punta Buena Vista, Frijoles, Isla Barbacoa, Islas Gorgona, Bas Obispo, Emperador y otros nombres de localidades en la línea original del ferrocarril.

Después de que el tren transportó hasta Gatún a los primeros pasajeros destinados a California, la vía fue extendida a través del Valle del Chagres, pasando por los Cerros del León y el Tigre—que según dice Joseph L. Schott en su libro "Rieles a Través de Panamá" fueron bautizados así por los constructores del ferrocarril porque el crecido número de monos que poblaban esos lugares "llenaba la noche con un rugido que al principio se creyó provenía de leones y tigres." Ya para marzo de 1852 la vía había sido extendida hasta Bohío Soldado, a unos 12 kilómetros más allá de Gatún y los trenes

Arriba: Aún antes de su terminación, el Ferrocarril de Panamá se vio plagado por accidentes como éste, cerca de Gatún, además de los desastres que una naturaleza hostil puso en su camino.

Arriba, a la izquierda: Cerca de las Esclusas y el Vertedero de Miraflores, este puente de piedra del ferrocarril, que data de 1855, constituye mudo tributo a los hombres que lo dieron todo para construir el primer ferrocarril transcontinental.

A la izquierda: Una locomotora de la Comisión del Canal Istmico cruza un puente de caballetes en 1907, llevando vagones cargados de tierra a uno de los innumerables sitios de desechos, mientras abajo continúa el trabajo en la construcción de la alcantarilla.

A la izquierda:
Pocos reconocerán hoy este edificio como la antigua estación del Ferrocarril de Panamá, que aparece en la fotografía adornado con banderas en celebración del tercer aniversario de la independencia de Panamá.

Abajo:
El famoso "Camino de Cruces", que formó parte de la antigua "ruta acuática" para cruzar el Istmo, antes de que se construyera el ferrocarril.

de pasajeros hacían conexión con todos los buques que llegaban a Navy Bay (Limón).

Pasando después por Buena Vistita, la línea llegó hasta "Frijoli" 2 meses más tarde. Hoy el pasajero sólo se fijará en la estación de Frijoles si el tren se detiene para dejar a alguien que se baje para tomar la lancha a la Isla de Barro Colorado, donde la Institución Smithsonian mantiene una reserva animal.

Para julio de 1852 los rieles se extendían a Barbacoas, situada a 37 kilómetros de Aspinwall, que fue el nombre que para entonces se había dado al terminal Atlántico. Ahora los viajeros podían completar la mitad del trayecto transístmico en tren. Pero la vía había costado mucho más de lo calculado.

Para colmo de males, durante la primavera de ese año azotó al Istmo una epidemia de cólera. Muchos de los trabajadores, sufriendo de súbitos calambres, lograron arrastrarse hasta los rieles, donde eran recogidos y llevados al hospital en Aspinwall. Los más desafortunados perecieron ahogados en sumideros de lodo o devorados por las hormigas y los cangrejos. Todos menos un miembro del equipo técnico de Totten—51 ingenieros y dibujantes—murieron en la epidemia, que paralizó la obra del ferrocarril hasta fines de agosto.

En esa trampa mortal cayó el malogrado 4º Regimiento de Infantería de los Estados Unidos, que había sido despachado a California. Las tropas viajaron por tren a Barbacoas: desde allí la mayoría de los hombres emprendieron la marcha por el camino de Gorgona a Panamá. Los enfermos, las mujeres y niños, el equipaje y una compañía de soldados prosiguió por río para después seguir el camino más corto desde Cruces.

Acompañaba al segundo grupo el Capitán Ulysses S. Grant, comisario del regimiento. Aunque previamente había acordado alquilar mulas a un precio justo, el dueño insistía en cobrar las tarifas mas altas que ofrecían pagar los viajeros civiles. Después de 5 días de espera y 12 muertes por cólera, Grant accedió a pagar el precio más alto.

Schott se refirió a ese terrible cruce del Istmo en los siguientes términos: "Por todo el resto de su vida, Grant habló más de esa infernal odisea que de sus famosas batallas. La lluvia, el lodo, los enfermos y los moribundos en ese camino selvático le causaron una impresión que habría de durarle toda la vida. Ya anciano, solía decirle a sus más íntimos que el peso de esa experiencia . . . sirvió al menos un propósito útil ya que le reveló su insospechada habilidad en el arte de asumir el comando de un grupo de militares." Y fue el mismo Ulysses S. Grant que, como comandante del Ejército de la Unión, habría de aceptar la espada del General de la Confederación, Robert E. Lee cuando se rindió en Appomattox y el mismo que luego llegó a ser Presidente de los Estados Unidos.

Una vez que había menguado el cólera, los constructores del ferrocarril enfrentaron la tarea de construir un puente a través del Chagres en Barbacoas. Totten discutía con determinación que debía ser de hierro. Pero la junta de directores, en su afán de economizar, abogaron por un puente provisional de madera y confiaron a un contratista la parte del ferrocarril que quedaba por construir.

Fue así que Minor C. Story, que de muy joven había ganado fama como genio del mundo ferroviario, vino al Istmo y comenzó la construcción del puente a través de los 100 metros que separaban las riberas del Chagres, un río que en ocasiones había crecido hasta 12 metros en una sola noche. Sus cuadrillas trabajaron durante toda la época seca; pero cuando comenzaron las lluvias en abril, el puente, casi terminado, fue arrasado por las aguas de la primera inundación. La obra fue entregada nuevámente a Totten.

Totten completó un puente de hierro de seis luces y 300 metros de extensión en Barbacoas a fines de noviembre de 1853. Mientras tanto, aún se requería 36 horas para cruzar el Istmo por tren, bote y lomo de mula, invirtiéndose la mayor parte del tiempo en este último trecho. El diario de un hombre que cruzó el Istmo ese año indica por qué demoraba tanto: "El camino, un trillo estrecho que atraviesa la maleza, era indescriptiblemente malo; en muchos lugares el lodo llegaba a cubrir las piernas de la mula y del jinete y aquellos que no caían en el lodazal, frecuentemente tenían que desmontar para que el animal pudiera salir." Totten mandó una cuadrilla de obreros a ensanchar y reparar el camino acortar y facilitar el tránsito.

Aún hoy, en el maloliente Río Cu-

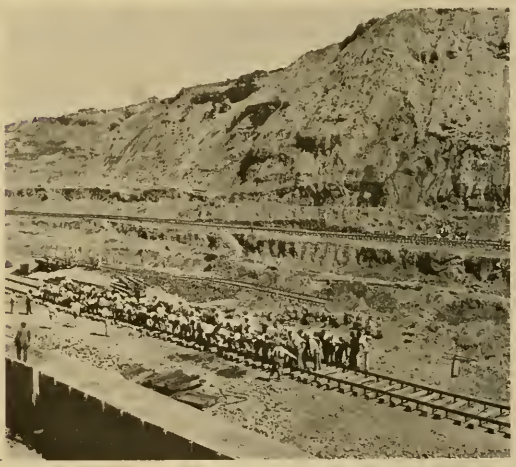
A la derecha:
El Automotor Nº 4, el "Peligro Amarillo" llevaba al Ingeniero Jefe Goethals en viajes de inspección. Aquí aparecen él y su esposa con un grupo de visitantes.

Abajo, a la izquierda:
Esta vista de las Esclusas de Pedro Miguel en construcción muestra el papel vital que desempeñó el ferrocarril.

Abajo, a la derecha:
Antes de que el gerente del Ferrocarril de Panamá inventara un mudador mecánico de vías, cuadrillas como ésta, de 150 hombres, tenían que mover la vía, rieles y durmientes juntos, a nuevos lugares del Corte, donde las palas a vapor excavarían nuevos lugares.

Al fondo, a la izquierda:
Pasaron los días en que se embotellaba el tráfico de la Avenida Central, cuando salían los trenes de la Estación de Panamá. La estación, que se ve al fondo de esta foto de 1930, ha sido renovada por el Gobierno de Panamá y dentro de poco será un museo antropológico.

Al fondo, a la derecha:
En la Estación de Balboa Heights, una placa (señalada por una flecha) honra a George M. Totten, quien como ingeniero jefe del Ferrocarril de Panamá llevó a feliz término la construcción de la vía férrea transístmica en 1855.



rundú, cerca de la entrada Nº 2 de Fort Clayton y contiguo a la Avenida Frangipani perdura un pequeño puente, casi oculto en la maleza. Sus bien talladas piedras y cuidadoso trabajo de albañilería lo identifican como uno de los construidos o reconstruidos por los hombres de Totten en el legendario Camino de Cruces.

Desde Gorgona, en la ribera occidental del Chagres, la vía férrea debía proseguir a Matachín (ahora bajo agua en las cercanías de Gamboa) y proseguir desde allí por el Valle del Río Obispo.

Apartándose del río, subiría después a Emperador y finalmente a Summit, o Culebra, a 65 kilómetros de la Isla de Manzanillo por la ruta del ferrocarril. Desde allí la vía descendería hacia el Pacífico, cruzando el Río Grande y siguiendo por su ribera oriental para cruzar en su orden los ríos Pedro Miguel, Caimitillo y Cárdenas. Luego atravesaría el bello valle de Paraíso, la planicie de "Corrisal" y el pantano de "Correndeu" hasta pasar cerca del Cerro Ancón y finalmente a la ciudad de Panamá, con su resplandeciente catedral, sus tejados rojos y sus fortificaciones.

A fines de marzo de 1854 llegaron a Panamá 1,000 obreros chinos para trabajar conjuntamente con los irlandeses en la excavación de un corte entre Gorgona y Matachín. Aunque pequeños, eran buenos trabajadores. Pero su costumbre de fumar opio escandalizó a sus compañeros irlandeses, cuya protesta, conjuntamente con la decisión tomada por un contador en Nueva York de que la importación de la droga por el comisariato del ferrocarril constituía un gasto innecesario, puso fin a la práctica. Pocas semanas después se produjeron múltiples suicidios. De acuerdo con Schott, las investigaciones hechas por Totten revelaron que, ya deprimidos por la muerte de tantos compatriotas que habían caído víctimas de la fiebre, la falta de la droga fue el golpe de gracia que los llevó a poner fin a su miserable existencia.

Por fin, el trabajo estaba progresando, aunque lentamente, en el Pacífico. Y en una noche lluviosa, el 27 de enero de 1855, el último trecho de riel completó la unión—14 años antes de que se completara el primer ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos.

El día siguiente, a los 4 años y 9 meses de haber comenzado la obra, el primer tren cubrió el trayecto de océano a océano. La vía, de unos 75 kilómetros de extensión, había cruzado 170 cuerpos de agua, 36 de los cuales requirieron puentes de más de 30 metros de largo. Entonces, como ahora, era un ferrocarril de una vía con varias vías muertas en el camino.

Había costado $7 millones—más de $90,000 por kilómetro. Pero aún antes de terminado, había producido suficiente transportando pasajeros y carga para cubrir una tercera parte del costo. Para fines de 1858 había tenido una entrada bruta de más de $8 millones.

La empresa del ferrocarril fijó tarifas que creyó prohibitivas con el fin de controlar el número de pasajeros que clamaban por sus servicios. El pasaje de primera se fijó en $25 oro y el más barato costaba $10 oro. Quien quisiera hacer el viaje a pie por la vía del ferrocarril tenía que pagar $5. Las exhorbitantes tarifas fueron mantenidas por espacio de 20 años.

El ferrocarril dio a Panamá una gran ventaja sobre otros lugares en cuanto a la posibilidad de un canal interoceánico, pues había ofrecido a los ingenieros la oportunidad de familiarizarse íntimamente con los problemas de la topografía y el clima. Y en efecto, el ferrocarril resultó ser indispensable en la excavación del canal.

John F. Stevens rescató el ferrocarril del caos y organizó la entidad que construyó el Canal

Según el convenio, la empresa del ferrocarril tenía derecho a prohibir que se construyera un canal cerca de la vía. De manera que en 1881 la Compañía Francesa del Canal compró casi todas las acciones de la empresa por $20 millones.

La Compañía francesa fracasó, y con ella el ferrocarril. Cuando el Gobierno de los Estados Unidos compró la propiedad a los franceses en 1904 por sólo $9 millones se dijo que consistía de solamente "dos listones oxidados y la servidumbre de vía."

Correspondió a John F. Stevens, ingeniero jefe de la construcción del Canal, rescatar al ferrocarril del caos y organizar la empresa que habría de llevar la obra a feliz término.

Stevens, cotizado ingeniero ferroviario, llegó al Istmo en 1905. Relegó a un segundo plano los trabajos de excavación y dio preferencia a la construcción de viviendas, talleres y muelles y a la labor de saneamiento. Pero sobre todo se ocupó del problema del transporte.

Para construir el Canal, era necesario transportar enormes cantidades de tierra y roca sobre distancias de 5 a 50 kilómetros. Stevens se impuso la tarea de preparar el ferrocarril para la monumental obra. Lo dotó de rieles más pesados, compró nuevo equipo rodante y lo convirtió en un modelo de eficiencia. Para fines de 1906, había completado una vía doble de 57 kilómetros a fin de hacer posible el movimiento de un interminable desfile de vagones de tierra así como para atender el tráfico comercial, que asumió proporciones sin precedente durante la construcción.

Seleccionó cuidadosamente los sitios en que se descargaría el material excavado, instaló un complejo sistema de rieles en el Corte Culebra y coordinó los horarios de los trenes de carga con el programa de excavación.

En 1912 Forbes Lindsay escribió: "En el Corte la escena es de la mayor actividad. Los trenes cargados de tierra se desplazan en todas direcciones o esperan ser cargados. Las palas a vapor recogen casi 4 metros cúbicos de tierra y lo arrojan cada 15 ó 20 segundos. No se pierde ni un minuto inútilmente . . . las hileras de vagones van y vienen como lanzaderas en un telar y no se permite que nada interrumpa el ritmo. Los trenes de carga tienen precedencia sobre todo tráfico."

En realidad funcionaban dos sistemas ferroviarios. La Comisión Istmeña del Canal manejaba los trenes de trabajo y el Ferrocarril de Panamá, que seguía siendo entidad aparte a pesar de ser propiedad del gobierno, atendía el servicio de pasajeros y carga además de prestar apoyo a la obra del Canal con sus barcos, comisariatos, panadería, lavandería y su frigorífico. Por todo, había en aquel entonces casi 500 kilómetros de vías.

Los estudios preliminares del nuevo ferrocarril y de la nueva ruta quedaron terminados en noviembre de 1906 y la obra comenzó en junio de 1907. Progresó rápidamente, ya que, en contraste con los pioneros del ferrocarril, los 40,000 trabajadores del Canal estaban bien adiestrados, tenían buenas

Pagadores y guardias en el Vagón de Pago, después de pagar a los trabajadores.

viviendas y estaban bien alimentados—y su equipo era muy superior al de sus predecesores.

Primero se pensó llevar el ferrocarril por el Corte Culebra sobre una berma, siguiendo la ribera del este y a 3 metros sobre el nivel del agua, pero los derrumbes lo hicieron imposible. De manera que después de pasar por Gamboa el tren hoy se aleja del agua en Bas Obispo. La vía sigue una línea que rodea el Cerro del Oro, excavada en la roca sólida y de allí por el Valle de Pedro Miguel hasta Paraíso. Desde este punto corre prácticamente paralela al Canal de Panamá, pasando por las esclusas de Pedro Miguel y Miraflores. La nueva línea tiene algo que en la antigua no existía: un túnel de 235 metros que traspasa el Cerro de Miraflores y añade un poco de interés al trayecto.

El nuevo ferrocarril quedó terminado en 1912. Después de medio siglo de servicio, el ferrocarril original había sido desplazado por el Canal que ayudó a crear. Nada más apropiado que cuando fuera inaugurado el Canal, el 15 de agosto de 1914, haya sido seleccionado para hacer el tránsito inaugural uno de los barcos pertenecientes al ferrocarril—el *Ancón*.

Desde ese día en adelante, el Ferrocarril de Panamá ha prestado servicio ininterrumpidamente al Canal, a Panamá y al mundo. Es la única vía ferroviaria que funciona en forma regular bajo la administración de una dependencia gubernamental de los Estados Unidos. Ofrece un servicio transcontinental de siete viajes de ida y vuelta en días laborables y seis en los fines de semana, más un tren de carga con un coche de pasajeros que hace el viaje de ida y vuelta todas las noches.

Sus modernas locomotoras Diesel de 75 toneladas Alco-GE de 1,600 caballos de fuerza son muy distintas a las pequeñas locomotoras de antaño que quemaban leña y funcionaban a vapor. Y los coches de hoy, con su aire acondicionado y sus asientos reclinables en nada se parecen a los coches de madera con persianas y sillas de mimbre que conocieron los pioneros del Canal.

Hoy por hoy, el ferrocarril es el más efectivo medio de transporte entre las dos costas del Istmo. Transporta una buena parte de la carga movilizada entre Colón y Panamá, que corresponde en partes casi iguales a mercadería destinada a la empresa del Canal, a las instalaciones militares de la Zona del Canal y a Panamá. También transporta casi todo el movimiento de contenedores entre los dos puertos. En el curso del año fiscal 1975 transportó un total de 779,700 pasajeros y 213,000 toneladas de carga.

Desde principios de la década del veinte hasta 1951, la base principal del ferrocarril estuvo ubicada en Balboa Heights. Pero cuando fue organizada la Compañía del Canal de Panamá con la consiguiente fusión del Ferrocarril de Panamá y el Canal, el ferrocarril pasó a ser una de cinco divisiones de la Dirección de Transportes y Terminales y sus oficinas fueron trasladadas al sector Atlántico, donde tuvo su origen hace 126 años.

Hoy puede verse en Colón un monumento a los fundadores del ferrocarril entre el Hotel Washington y la primera iglesia Episcopal construida en la América Latina (con la ayuda de la empresa ferroviaria). Y en la estación de Balboa Heights hay una modesta tarja de bronce en que se reconoce la labor de Totten.

Pero tal vez el mejor monumento a los intrépidos ingenieros que lograron realizar una de las más espectaculares obras del siglo pasado es el que yace virtualmente desapercibido cerca de las Esclusas de Miraflores.

Cerca del puente, en el camino que conduce de la Carretera Gaillard a las esclusas, no lejos del extremo sur del túnel, hay otra reliquia del ferrocarril original: un puente de piedra construido alrededor de 1855. En una época cruzaba el Río Dominica, cuyo cauce pasaba por donde se encuentra ahora la Planta Eléctrica de Miraflores.

El diario Panama American informó en 1930 que A. E. Meigs, de Pedro Miguel, había reparado la piedra y despejado la maleza. Pero en los 46 años transcurridos desde entonces, la vegetación ha vuelto a cubrirlo y las aguas del vertedero de Miraflores han socavado la base del puente. Si no hubiese sido por Meigs, no habría nada que ver.

Aquí, junto a las grandes esclusas y la represa que contiene las aguas del Lago Miraflores, el visitante puede contemplar el último vestigio del primer ferrocarril transcontinental y rendir tributo en silencio a los hombres cuya pericia, perseverancia y sacrificios lograron preparar el camino que hizo posible la realización de un sueño de varios siglos.

La Vieja 299, locomotora norteamericana que data de 1906, ha sido convertida en monumento en la Estación de Balboa Heights como tributo a los hombres y máquinas que se desempeñaron heroicamente durante la construcción del Canal.

Vigor e Inteligencia Construyeron el Canal

...pero se necesitan muchas profesiones para operarlo

Por Willie K. Friar

Para ir al trabajo, los obreros tenían que bajar por la "gran escalera" en 1911. Bajar era fácil, pero subir los 154 escalones después de 10 horas de trabajo, era empresa formidable.

UN MEDIO AMBIENTE CREADO por la tecnología moderna en el que se puede vivir cómodamente, combinado con fantásticos salarios, ha contribuido a que la construcción del oleoducto de Alaska sea práctico y atractivo. En cambio, durante los primeros días del esfuerzo norteamericano por construir un canal a través del Istmo de Panamá, el único incentivo que se ofrecía era los buenos salarios.

El medio ambiente era un obstáculo formidable para la contratación de trabajadores. Comentando este problema, años después, el Ingeniero Jefe, John F. Stevens, quien tuvo la responsabilidad de cambiar las condiciones de vida en el Istmo, decía: "Colón, en el terminal norte y Panamá, en el sur, fueron hasta 1907, los lugares más aborrecibles, sucios e insalubres del mundo".

Las desalentadoras noticias sobre enfermedades y muerte que publicaban la mayoría de los periódicos de Estados Unidos hacían de la contratación de mano de obra una tarea sumamente difícil y en la República de Panamá no se podía conseguir. La población era muy escasa durante todo el período de construcción. En Panamá solo se pudieron contratar 357 trabajadores.

Los trabajadores vinieron de muchos países a laborar en "la gran zanja", dentro de la selva, bajo el sol tropical y grandes aguaceros.

Estados Unidos no sólo estaba construyendo el Canal. Debía, además, proporcionar todos los servicios que, por lo general, pueden obtenerse en otras fuentes, por lo que se requirió una enorme cantidad de trabajo adicional. Estados Unidos tuvo que dirigir el Gobierno de la Zona del Canal; crear departamentos de policía, de bomberos y un sistema escolar; construir y operar hospitales, comisariatos y hoteles; operar el Ferrocarril de Panamá y proporcionar todos los servicios con que contaría una comunidad típica de los Estados Unidos.

Una mano de obra heterogénea pero con gran "esprit de corps"

No había mano de obra experta en Centro ni en Sur América, por lo que se tuvo que traer de Estados Unidos la mayoría de los capataces y artesanos.

Una paga atractiva hizo que viniera al Istmo en 1905 un gran número de norteamericanos, pero las condiciones eran tan malas que muchos regresaron a su patria. Para 1908, debido al éxito logrado en sanear el área y a la construcción de viviendas adecuadas, llegaron y se quedaron más norteamericanos. Durante el período de construcción, siempre hubo un promedio de más de 5,000 norteamericanos empleados en el Istmo.

Sin embargo, era necesario encontrar fuentes adicionales de mano de obra y los reclutadores recorrieron todo el mundo. Los trabajadores norteamericanos pronto fueron reforzados por obreros de muchos países, entre ellos España, Italia, Francia, India, Alemania, Grecia, Armenia, China, Rusia, Cuba, Costa Rica y Colombia.

El número de trabajadores aumentó de 1,000 en 1904, a más de 30,000 en 1907.

Para 1914, el total de trabajadores había llegado a 45,107. Si se toma en consideración la magnitud y el tipo de la obra ejecutada y lo diversa que era la procedencia de los trabajadores, se puede decir que uno de los triunfos más grandes fue el haber creado entre ellos un magnífico espíritu de cooperación.

Escribiendo en 1916, acerca de los trabajadores del Canal, el Mayor R. E. Wood, quien perteneció al Departamento de Intendencia del Canal de 1905 a 1915, dijo: "El Canal permanecerá para siempre como un monumento real desde el punto de vista de su construcción y de la ingeniería, pero también constituirá un monumento en las mentes y en los corazones de los que trabajaron en su construcción, lo que representa un monumento no menos duradero que la presencia física del Canal. Todos los trabajadores, desde los superintendentes y jefes de división con grandes salarios, hasta los más humildes obreros, todos tuvieron su oportunidad en todo el sentido de la palabra y todos pudieron ganar más de lo que necesitaban para vivir. La administración de la mano de obra durante la construcción del Canal será para siempre un ejemplo de lo que es el trato justo, inteligente y liberal hacia los trabajadores".

D. T. Lawson, empleado de los días de la construcción, que vino al Istmo en 1906, escribió con orgullo años después: "Fueron hombres de todas las tribus, razas y colores, de todas partes del mundo, los que contribuimos a la construcción de la gran vía interoceánica".

Aún después que mejoraron las condiciones, tanto el papeleo gubernamental como los estrictos reglamentos de personal, que incluían exámenes médicos completos, siguieron constituyendo problemas para la contratación de trabajadores expertos.

Típica de dichos problemas, fue una historia que se contó en una reunión de ingenieros en Chicago.

De acuerdo con la historia, en aquellos primeros días, se necesitaban caldereros con urgencia y se pidieron 20 por el conducto regular. Después de un tiempo se intercambiaron los siguientes cables entre el Istmo y Washington:

"¿Por qué no me han enviado los caldereros que pedí?

Respuesta: "Se examinaron 40. Todos fallaron por deficiencia auricular".

Del Istmo a Washington: "Jamás conocí buenos caldereros que oyeran bien. Mándenme 20 de los candidatos sordos lo más pronto posible".

Pero, a medida que se superaron las dificultades de salud y de organización, la fuerza laboral se estabilizó y el día de la apertura del Canal muchos trabajadores sintieron tristeza.

El vapor "Ancón" llega a Cristóbal en 1909, con 1,500 trabajadores de Barbados.

Trabajadores hindúes con sus tradicionales turbantes, forman fila para recibir su paga en Balboa, en 1913.

Obreros españoles retiran los rieles del Corte Culebra (hoy Corte Gaillard) en 1913, antes de que se dejara entrar el agua al cauce del Canal.

Cuadrillas de fumigación, armadas de trapeadores, escobas, baldes y escaleras, se preparan para trabajar en Panamá, en los primeros días del esfuerzo norteamericano por librar al Istmo de la fiebre amarilla y la malaria.

Hecho realidad por el sudor de miles de trabajadores y la previsión de grandes ingenieros, el Canal de Panamá funciona eficientemente gracias a un personal competente y bien adiestrado

A medida que aumentó el número y el tamaño de los barcos, con el paso de los años, la operación del Canal se tornó más compleja, con un total de 1,754 clasificaciones.
En las siguientes páginas, aparecen algunos de los más de 14,000 empleados que laboran en el Canal. Al igual que los trabajadores de la época de la construcción, representan muchas nacionalidades.
Las ocupaciones son:

Primera fila—Director, secretaria estenógrafa, ayudante especial del director, práctico del Canal, secretaria, policía, especialista en medios audiovisuales, enfermera de salón de operaciones, pasacables.

Segunda fila—Funcionaria administrativa, conductor de carro bomba, auxiliar de veterinaria, salvavidas, electricista, pintor, ingeniero civil, abogado, guía de la Zona del Canal.

Tercera fila—Farmacéutico, contador de sistemas, dibujante de estadísticas, programador, mecanógrafa, botero, aseadora, ginecólogo, ayudante de esclusas.

Cuarta fila—Aparejador, técnica médica, guardia de seguridad, mozo de cocina, maestra, operario de lancha motora, buzo mecánico tornero, policía, mecánico supervisor.

Quinta fila—Pasacables, analista de presupuesto, ingeniero civil, capataz mecánico, supervisor de oficina, capitán de remolcador, técnico en ingeniería mecánica, operario de tablero de control de esclusas, ayudante de relaciones con la comunidad.

Sexta fila—Operario de locomotora de remolque, botero, soldador, capitán de lancha motora, recepcionista, conductor de automóviles, traductor, capataz de aseo, radiólogo.

LIFE
ANAYANS
POLICE

Desde el Puente de Mando

El primer práctico, Capitán L. S. Hart, a la extrema derecha del puente de mando del "Zannis Michalos", es todo concentración al entrar el superbarco a las Esclusas de Pedro Miguel, mientras que el Capitán S. Kalogeras, comandante de la nave y otros oficiales observan el tránsito.

1914-1976

Sesenta y Dos Años

De Pilotaje en el Canal

Por el Capitán Norman A. Werner

DESDE QUE EL CANAL ABRIO sus puertas al comercio mundial hace 62 años, los barcos que han transitado y los hombres que los han conducido han desempeñado papel muy importante en la historia marítima y el progreso de los Estados Unidos.

Este es un vistazo a la evolución del equipo de prácticos del Canal y a algunos del casi medio millón de barcos que han sido llevados de océano a océano desde 1914.

El primer tránsito oficial por el Canal dio lugar a una controversia significativa. Ya desde 1911, el Coronel George Goethals, Ingeniero Jefe y Gobernador de la Zona del Canal, había planeado que los prácticos abordaran los barcos que iban a transitar tan pronto dichos barcos entraran en aguas del Canal y los llevaran hasta las paredes de entrada de las esclusas donde debía ser atracados. Una vez asegurados a la pared de las esclusas y atados por los cables de las locomotoras de remolque, dos empleados de las esclusas abordarían los barcos, uno para dirigir desde el puente de mando el paso por las esclusas y el otro para estar listo en el cuarto de máquinas. Dichos empleados de las esclusas, mecánicos expertos, debían transitar el barco por las esclusas sin utilizar sus máquinas. Esta práctica se basaba en lo que se hacía en los canales de barcazas del Río Misisipí.

El Capitán Hugh S. Rodman, primer Superintendente de Marina del Canal de Panamá y oficial naval, se opuso enérgicamente al plan. Se oponía a que los prácticos entregaran el control de los barcos a personal de tierra sin licencia y sin experiencia en navegación. Rodman manifestó que lo que se proyectaba traería "demoras, confusión y peligros." Quería acelerar la operación con la eliminación del procedimiento de amarre y permitir que los barcos usaran sus máquinas mientras pasaban por las esclusas sirviendo las locomotoras como cabrestantes móviles para estabilizar los barcos.

A pesar de que Rodman continuó oponiéndose al plan, los primeros reglamentos del Canal ordenaban que el personal de las esclusas transitara los barcos por las esclusas.

Poco antes de la apertura oficial del Canal, el Secretario de Guerra ordenó que se hiciera un tránsito de prueba. El barco que hizo el tránsito fue el vapor *Cristóbal* del Ferrocarril de Panamá, que medía 170 metros de largo por 20 metros de manga. El vapor *Cristóbal* era de dos hélices de 9,606 toneladas brutas. Caló 9 metros durante la prueba.

A cargo del tránsito, el 3 de agosto de 1914, iba el Dr. Richard H. Whitehead, doctor en ingeniería, inventor, economista, escritor y hombre erudito.

En esta prueba, el personal de las esclusas no resultó satisfactorio con la maniobra del barco. En las Esclusas de Gatún la corriente causada por la mezcla de agua salada, más pesada y el agua dulce menos densa que salía de la cámara hizo que el *Cristóbal* se desviara sin control y se quemara el motor de una locomotora eléctrica de remolque. La corriente alcanza un máximo de velocidad de 4 nudos en las salidas al mar de las Esclusas de Miraflores y de Gatún.

En las Esclusas de Pedro Miguel,

Personal competente y procedimientos muy armonizados permiten que el Canal sirva eficientemente

uno de los cables de las locomotoras se partió y pareció que el barco chocaría con las compuertas antes de poderlo detener. Goethals fue testigo del incidente en Pedro Miguel y se convenció de que el tránsito de los barcos por las esclusas debía estar a cargo de marineros competentes. Así logró Rodman su equipo de prácticos con marinos experimentados.

El equipo original de prácticos fue dividido en dos grupos, prácticos de las esclusas y prácticos para el cauce del canal. El práctico de las esclusas, de más experiencia, llegaba a las esclusas y luego se dirigía en bote al barco que se acercaba. Luego relevaba al práctico del cauce del canal y maniobraba el barco al pasar por las esclusas. Al salir de ellas, el práctico del cauce del canal lo relevaba y navegaba hasta las próximas esclusas. En 1920 se descontinuó este procedimiento a fin de utilizar menos prácticos.

15 de agosto de 1914—El vapor *Ancón* fue adornado para la ocasión. Se izaron las banderas de todas las naciones para darle un toque internacional al evento.

El Capitán John A. Constantine, en uniforme tropical color crema con cuello alto y botones de bronce y con un quepis en que se leía la palabra "pilot" (práctico), ordenó soltar los cabos de amarre principales para zarpar del muelle 9 de Cristóbal. Constantine tuvo la distinción de ser el primer práctico del Canal de Panamá y el más famoso. En su época fue una figura legendaria.

A las 7:10 a.m. Constantine ordenó que se soltaran los demás cabos, iniciando así el histórico primer tránsito oficial que abrió el Canal de Panamá al comercio del mundo.

En vez de dirigirse a las Esclusas de Gatún, el *Ancón* dobló hacia el norte y llegó a la entrada del Atlántico, de manera que el primer tránsito cubriera todo el largo del Canal.

El *Ancón* tardó 9 horas y 40 minutos para llegar al final del cauce del Pacífico. Miles de trabajadores de la construcción y sus familias vitoreaban al pasar el barco por los poblados que bordeaban el Canal.

Constantine, griego de nacimiento y emigrado a los Estados Unidos, había navegado mucho por varios años, antes de venir a trabajar como práctico de rada con la Compañía Francesa del Canal Interoceánico. Cuando el Gobierno de los Estados Unidos formó la Comisión del Canal Istmico en 1905, Constantine fue nombrado capitán del barco grúa a vapor *LaValley*.

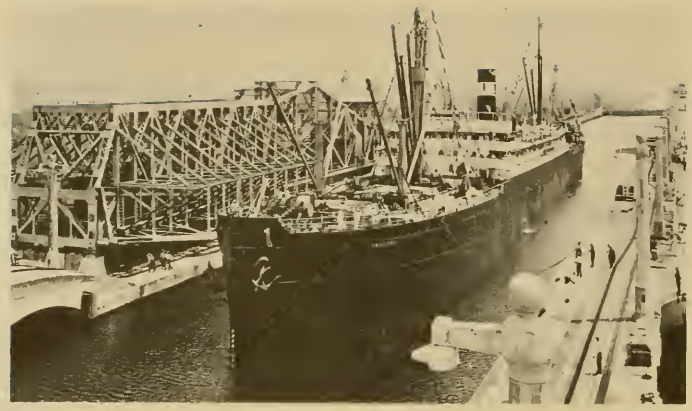
24 de julio de 1919—El acorazado *New Mexico*, de 210 metros de largo por 32 de ancho, está asegurado en la cámara inferior de las Esclusas de Gatún, atado a los cables de ocho locomotoras eléctricas de remolque. Forma parte de la flota del Pacífico que regresa a San Diego, California, después de la 1 Guerra Mundial. La flota está bajo el comando de Hugh S. Rodman—para este entonces almirante—quien en 1915 había sido trasladado de la Zona del Canal. Rodman solicitó específicamente que Constantine fuera el práctico de su barco insignia, el acorazado *New Mexico*. La flota del Pacífico constaba de 30 barcos que puestos en fila india cubrían una distancia de más de 2½ millas. En cada cámara se pusieron dos filas de tres destructores.

En 1919, 27 prácticos trabajaban para el Canal de Panamá. Durante esos 5 años de operaciones, la fama del Canal y de sus prácticos quedó bien establecida en todo el mundo y dondequiera que los capitanes de barcos se reunían para relatar historias de mar. Constantine, o "el Capitán John," como se le llamaba afectuosamente, era muy bien conocido por su destreza en ma-

---

El autor, Norman A. Werner, ha sido práctico del Canal de Panamá durante 8 años.

Personal de las esclusas manejó un barco durante un tránsito de prueba en 1914



Arriba:
El vapor "Cristóbal" pasa por las Esclusas de Gatún durante un tránsito de prueba, el 3 de agosto de 1914, para probar el procedimiento antes de la inauguración oficial de la vía interoceánica.

Abajo:
El vapor "Ancón", con el Capitán John A. Constantine como práctico, se desliza por el Corte Gaillard, el 15 de agosto de 1914, inaugurando oficialmente el Canal. (El pequeño remolcador que escolta al "Ancón", no está amarrado al barco.)

Abajo a la derecha:
El acorazado "New Jersey" aparece en las Esclusas de Pedro Miguel durante su último tránsito por el Canal en junio de 1968. De 244 metros de largo y de casi 34 de ancho, el "New Jersey" y los demás de su clase son los más anchos que han transitado por el Canal.

niobrar los barcos así como por su comportamiento en el puente de mando.

Una vez le dijo a un práctico en entrenamiento, al ver que daba demasiada velocidad al barco que piloteaba: "Hijo, si tienes mucho apuro por llegar, entonces mi consejo es que vayas bien despacio". Esas palabras se convirtieron en un dicho clásico en el argot de los marineros profesionales.

El 21 de enero de 1929 cuando abordaba el *Ionic,* Constantine resultó herido, cuando una lancha le trituró los pies contra el costado de la nave. Tenía 80 años y el Gobierno le había dado un permiso especial para que continuara trabajando después de la edad obligatoria de jubilación. Murió en 1930.

En 1934, un barco tipo "Liberty" de la II Guerra Mundial fue bautizado en su honor, tributo que se da póstumamente a los norteamericanos distinguidos y es el único práctico que ha recibido tal distinción.

1 de abril de 1932—Había pasado el auge de los estruendosos años veinte y había llegado la depresión. Pero no la sintió todo el mundo. Los que estaban bien económicamente podían reservar pasaje en el *Empress of Britain,* de cuatro hélices y de 270 metros de largo por 32 de manga, de la Canadian Pacific y ver el Canal de Panamá, desde las ventanas de sus camarotes.

El Capitán W. J. H. Peterson se encontraba en el puente cuando aumentó la velocidad para cubrir los 32 kilómetros del Lago Gatún. Peterson era muy conocido por el Capitán Latta, comandante del barco, quien específicamente solicitó que siempre piloteara su barco. Con frecuencia hacía todo el tránsito sin la ayuda de remolcadores.

Peterson tenía una gran experiencia como marino cuando se convirtió en práctico del Canal en 1918. Había sido capitán en barcos de pasajeros de la Dollar Line.

21 de enero de 1934—No todos los tránsitos del Canal son de rutina. A la 1:15 p.m. de ese día, el Capitán W. J. Kennedy estaba piloteando el *Brion,* embarcación holandesa de 769 toneladas, hacia el norte en el Ancladero de

Gatún. Al llegar el barco al ancladero, se produjo una inclinación a babor de 5 grados que la tripulación del barco no pudo corregir. Más tarde se supo que accidentalmente un tripulante abrió las válvulas de mar, con lo que entró agua en el casco. Mientras el barco se hundía, Kennedy maniobró el *Brion* hacia el este, fuera del ancladero. Cuando se hizo evidente que no podía salvar el barco, el capitán, los tripulantes y el práctico subieron a un bote salvavidas y remaron hacia la orilla. El *Brion* se hundió en 13 brazas de agua a 150 pies de la orilla. En este punto la línea del ferrocarril corre paralela al lago, de manera que, una vez en la orilla, Kennedy hizo señas al tren de las 4:40 p.m. que venía de Colón y se fue a casa.

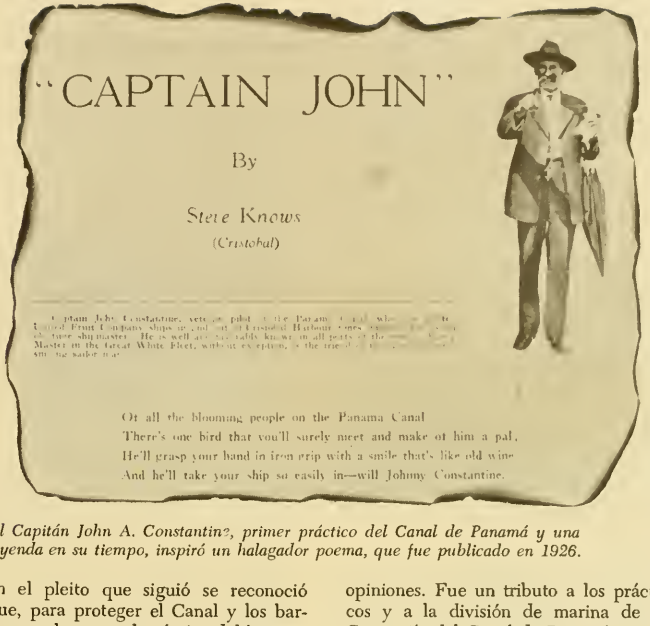
Al día siguiente durante la investigación, se le preguntó al práctico por qué no había dirigido el barco que se hundía hacia el oeste, detrás de la Isla de Guarapo (Navy), donde ya existía un área de despojos. Dando rienda suelta a su buen humor, contestó: "Si hubiera llevado el barco hacia el oeste, hubiera perdido mi tren".

El *Brion* permanece hoy día donde lo dejó Kennedy, pero ahora es una escuela para buzos. Los chicos de la comunidad de Gatún fueron los primeros buzos que lo visitaron en busca de la carga de tagua que llevaba el barco. Los jóvenes buzos eran identificados fácilmente, pues el petróleo derramado se les pegó de tal manera en el cabello que hubo que pelarlos al rape.

10 de octubre de 1938—El *Steel Export* de 150 metros de largo por 26 metros de manga operado por la Isthmian Steam Ship Lines completa el tránsito Nº 100,000 por el Canal de Panamá. El Capitán R. H. Wyle piloteó esta nave que marcó un hito en la historia del Canal.

Ningún puerto marítimo garantiza la seguridad de los barcos que estén en sus aguas al grado que lo hace la empresa del Canal de Panamá. Para ofrecer esta garantía, la administración se basa en la habilidad, criterio y en la pericia como marinos de sus prácticos para protegerse de cualquier riesgo financiero.

Originalmente, sólo mientras el barco estaba en las esclusas, el Canal de Panamá aceptaba la responsabilidad por su tripulación y equipo. El práctico era sólo un asesor del capitán del barco durante el resto del tránsito. Sin embargo, después que encalló en 1935 el *Wisconsin*, de la Línea Francesa, y


"CAPTAIN JOHN"

By

Steve Knows

(Cristobal)

Of all the blooming people on the Panama Canal
There's one bird that you'll surely meet and make of him a pal,
He'll grasp your hand in iron grip with a smile that's like old wine
And he'll take your ship so easily in—will Johnny Constantine.

El Capitán John A. Constantine, primer práctico del Canal de Panamá y una leyenda en su tiempo, inspiró un halagador poema, que fue publicado en 1926.

en el pleito que siguió se reconoció que, para proteger el Canal y los barcos que lo usan, el práctico debía tener control total del barco en todo momento. El problema de un barco no sólo afecta a los que están relacionados directamente con su tránsito, sino a cientos de personas que están tras bastidores a lo largo del Canal.

El incidente del *Wisconsin* hizo que se extendiera la responsabilidad de la Compañía del Canal a toda la vía interoceánica y se ampliara la responsabilidad del práctico hasta darle el control de la navegación y los movimientos de los barcos dentro de las aguas de la Zona del Canal". Esto se convirtió en ley cuando el Presidente Franklin D. Roosevelt firmó la Orden Ejecutiva Nº 9227, el 19 de agosto de 1942.

. . **1943**—La II Guerra Mundial fue testigo de un frenético aumento en la capacidad de navegación de los aliados. En los astilleros de los Estados Unidos, las mujeres construían barcos tipo "Liberty" y "Victory" más rápido de lo que los podían hundir los submarinos alemanes.

En un campamento alemán de prisioneros, 66 capitanes expertos cuyos barcos fueron torpedeados, discutían sobre cual estructura hecha por el hombre era la mayor proeza de ingeniería. Decidieron que el Canal de Panamá era una de las obras más grandes de ingeniería. Durante su ocio forzado pusieron en un pergamino sus opiniones. Fue un tributo a los prácticos y a la división de marina de la Compañía del Canal de Panamá por la eficiencia con que pasan los barcos por el Canal.

Durante la guerra hubo también un marcado aumento en los buques de guerra que pasaban. Algunos de los portaaviones necesitaban cinco prácticos para pasar por las esclusas. La cubierta de vuelo de los portaaviones más grandes sobrepasaba los 33.52 metros de ancho de las cámaras. Había que centrar el casco perfectamente en la cámara para evitar cualquier daño al vaciar las esclusas para efectuar el descenso.

En 1945, 87 prácticos pilotearon 8,866 barcos por el Canal.

1948—Las fuerzas del General Douglas McArthur desembarcaron en Inchón, Corea. Una vez más el Canal de Panamá servía de puente interoceánico a 26 metros sobre el nivel del mar. Los abastos norteamericanos de guerra pasaron por el Canal a bordo del barcos como el *Tillie Lykes*, el *President Tyler* y el *Pioneer Tide*.

El Capitán E. B. Rainier entraba en la Recta de Gamboa piloteando el *Pioneer Tide* de 160 metros de largo y 23 de ancho. "El tres hacia el sur en marcha", dijo en voz alta con la mirada puesta en las señales de la peligrosa entrada al Corte Gaillard. Rainier había sido capitán del primer *Cristóbal* cuando lo manejaba la Compañía del Ferrocarril de Panamá. Después de ser

El práctico de control, Capitán L. S. Hart, guía el "Zannis Michalos", de 225 metros de largo y más de 32 metros de ancho hacia la entrada de las Esclusas de Miraflores. El transmisor que tiene en la mano derecha lo comunica con los remolcadores que lo ayudan y las locomotoras de remolque de las paredes de las esclusas. El más pequeño le sirve para comunicarse con los otros tres prácticos que van a bordo, dos de los cuales se ven en las plataformas que han sido levantadas en la parte delantera de la nave.

A la izquierda:
El práctico de proa Capitán G. R. Cooper aparece en la plataforma y sobre cubierta, al entrar el barco en las esclusas. Su trabajo consiste en transmitir información al práctico de control.

A la izquierda, abajo:
El práctico de control, Capitán L. S. Hart (sentado) dirige el tránsito desde el puente de mando.

A la derecha:
El "Verrazano Bridge", de casi 265 metros de largo y de más de 32 de ancho sale de las Esclusas de Pedro Miguel. La flecha marca la posición del práctico de proa, que aparece abajo tomado de cerca.

El trabajo del práctico es particularmente vital cuando un barco grande se acerca, entra o sale de las esclusas

práctico por muchos años se convirtió en el primer civil nombrado Capitán de Puerto en la Compañía del Canal de Panamá.

12 de diciembre de 1956—"La Tonelada que Completó los Mil Millones fue de Algodón, declara el Capitán" decía a grandes titulares el diario The Panama American. El *Edward Luckenbach*, de 180 metros de largo y 24 de ancho, transportó la tonelada que completó los 1,000 millones de toneladas de carga transportada por el Canal desde que fue abierto en 1914. El Capitán Kenneth Roscoe era el práctico del Canal que piloteaba dicho carguero de 7,870 toneladas brutas y que redujo la velocidad al pasar frente a la División de Dragado en Gamboa y la boca del Río Chagres. Roscoe, nativo de Boston, Massachusetts, se graduó en la Academia Marítima de Massachusetts en 1930. Navegó como capitán con la American Hawaiian Line desde San Francisco, California, antes de venir al Istmo para aceptar el reto que representaba trabajar en el Canal de Panamá.

17 de diciembre de 1957—El transportador a granel *Cosmic* de 260 metros de largo por 32 de ancho, en su primer tránsito, entra al Corte Gaillard. La única característica del *Cosmic* era que el puente de mando estaba bien en popa, dejando el resto de la nave, más de 210 metros de largo, por delante del puente de mando.

El Capitán C. S. Townsend fue el primer práctico de control de este primer "stem winder," que es como se llama a los buques que tienen el puente de mando a popa. Ordenó que se construyera una pasarela, de babor a estribor, en la parte delantera del barco antes de transitar. Durante el tránsito por las Esclusas de Gatún, dirigió el movimiento del barco desde esta posición delantera, ayudado por otros tres prácticos, dos de ellos estacionados a cada extremidad del puente de mando. El Capitán C. G. Didrickson, segundo práctico de control, hizo lo mismo desde el puente de mando a popa durante el descenso en Pedro Miguel y Miraflores. Eventualmente, todos los prácticos de control a cargo de "stem winders" se colocaron en el puente de mando, pero todavía se requieren las plataformas provisionales a proa para los barcos de esa clase que tienen más

Una nave transita guiada por las luces instaladas en las orillas del Corte Gaillard. De noche, es un canal diferente, como lo puede afirmar cualquier práctico o capitán de barco.

El Capitán Robert Rennie aparece sentado sobre el jeep anfibio "Tortuga" al acercarse a las Esclusas de Pedro Miguel en 1955. Los prácticos están acostumbrados a enfrentarse a lo extraordinario al igual que a los tránsitos convencionales.

de 32 metros de manga y son utilizadas por los prácticos auxiliares.

Los barcos como el *Cosmic* especialmente, cuando van a plena carga requieren mucha concentración de parte del práctico cuando navegan por el Corte Gaillard. Esta parte del Canal (originalmente llamada Corte Culebra) fue excavada a través de la roca de la Cordillera Continental. Hasta 1971 el Corte era de 100 metros de ancho. Cuando un barco grande y difícil de maniobrar, de una manga de más de 32 metros se mueve por esa vía acuática tan restringida, se crean fuerzas hidrodinámicas asimétricas. El barco en movimiento hace que el nivel del agua en uno de sus costados sea más alto que en el otro. Esto crea una fuerza que haría que el barco se desviara de su curso. Para contrarrestar esto, el práctico debe ordenar el uso del timón y de las máquinas del barco con gran precisión.

Un sistema de asegurar un remolcador a popa con una "brida" de dos cabos, fue creado en la Dársena Modelo David Basin, en Carderock, Maryland, expresamente para las naves que navegan por el Corte Gaillard. Constituye un "segundo timón" y ha dado muy buenos resultados en ciertas ocasiones.

Hasta los barcos más pequeños, a los que se permite cruzarse en aguas restringidas del Corte, crean interacción. Una vez más, el práctico experimentado contrarrestará el desvío con el ángulo exactamente apropiado del timón y la fuerza exacta de las máquinas.

Cuando el Corte tenía 100 metros de ancho, el método normal de cruzarse los barcos consistía en dirigirse uno hacia el otro hasta que ambos tuvieran una separación equivalente a un barco de por medio. A esta altura, ambos prácticos ordenaban virar el timón a la derecha en sus respectivos barcos. A medida que las proas viraban a estribor se formaba un colchón de agua entre los dos barcos que les permitía cruzarse sin chocar. Está de más decir que esta maniobra requería precisión absoluta y nervios de acero.

Los capitanes de barcos que vienen al Canal por primera vez sienten aprensiones fáciles de comprender, al ver que el margen de seguridad, que es de kilómetros en el océano, se reduce a metros en el Canal.

Un práctico no pudo resistir la tentación de divertirse con un capitán novato y nervioso. La situación requería el encuentro de dos barcos en el Corte como se describió anteriormente. A medida que los barcos, de 10,000 toneladas cada uno se acercaban, los pasos del capitán se aceleraban. Cuando los dos barcos estaban a punto de llegar al momento en que debía hacerse la maniobra hacia estribor, el práctico, volviéndose hacia el capitán se quitó los anteojos, se frotó los ojos y le preguntó: "Capitán, mis ojos ya no están muy buenos ¿puede decirme si ve un barco frente a nosotros?"

Otro problema particularmente agudo en el Corte es la niebla, sumamente espesa durante las noches de la estación lluviosa. Por lo general hay que amarrar los barcos debido a la niebla unas 65 noches al año.

2 de junio de 1970—El carguero de minerales *Oswego Venture* de 270 metros de largo y 32 de ancho, completa el paso de 2,000 millones de toneladas de carga por el Canal. A diferencia del *Edward Luckenbach*, que hizo historia cuando completó los 1,000 millones de toneladas de carga 13 años antes, no hubo ceremonia alguna. Era trabajo de rutina para los prácticos de control, capitanes E. G. Evans y W. Cronin, que no sabían el significado de ese tránsito.

19 de abril de 1972—El *Tokyo Bay* de 337 metros de largo por 32 de ancho sale de Pedro Miguel y se desliza por el Lago de Miraflores. El primero de los superfurgoneros que han venido a ser llamados "panamax" fue guiado por los capitanes A. L. Wilder y T. W. Gove, prácticos de control. La designación panamax se aplica a barcos diseñados para aprovechar hasta el máximo las dimensiones de las esclusas.

Originalmente, el Canal fue diseñado con capacidad extra y en las esclusas los barcos de esa era parecían pequeños. Cincuenta y ocho años después,

EN UN TIEMPO LOS BARCOS SE VEIAN PEQUEÑOS EN LAS ESCLUSAS, HOY SON LOS BARCOS LOS QUE HACEN PARECER PEQUEÑAS A LAS ESCLUSAS.—Cuatro destructores pasan por Pedro Miguel en 1925 con espacio de sobra, mientras que el "Kowloon Bay", cliente regular de casi 290 metros de largo y más de 32 de ancho pasa con estrecho margen.

serían los barcos los que hacían aparecer pequeñas las esclusas.

Actualmente, desde el 1 de enero de 1963, el Canal opera 24 horas al día. Hubo algunos barcos que transitaron de noche, desde 1940. Esto fue posible por la iluminación de las riberas del Corte. En 1964 los prácticos dejaron de hacer señales con las manos a las locomotoras, pues los nuevos radios permitían a los prácticos comunicarse con las esclusas, los remolcadores y los coordinadores de tráfico marítimo. Las locomotoras eléctricas de remolque originales fueron reemplazadas por máquinas más versátiles.

8 de mayo de 1974—El *Pennsylvania Getty*, de 280 metros de largo y 32 de ancho, espera que se abran las compuertas de las Esclusas de Miraflores. Va hacia Japón procedente de Hampton Roads, Virginia, con 51,686 toneladas de carbón. El *Getty* es el buque de alto bordo número 400,000 que transita. Los capitanes F. D. Saunders y T. W. Gove son los prácticos. Diecisiete años antes, Saunders pasó el mercante número 200,000 por la vía acuática. Era el *Santa Mercedes*, de 170 metros de largo por 23 de ancho, de la Grace Line.

4 de julio de 1976—Más barcos de mayor tamaño exigen mayor habilidad de parte de los prácticos. En 1975, las fallas mecánicas de buques en tránsito alcanzaron un promedio mensual de 28. Es en esa emergencia imprevista cuando el práctico debe utilizar toda su capacidad para evitar un desastre.

Las estadísticas muestran otras marcas importantes de tránsitos por el Canal:

Tránsito más rápido de océano a océano:
Ondine, de 170 metros de largo por 19 de ancho: 4 horas y 27 minutos, el 30 de septiembre de 1961 piloteado por el Capitán John F. Campbell.

Tránsito más rápido de esclusa a esclusa:
Brunskappel de 160 metros de largo por 19 de ancho: 3 horas 53 minutos desde que entró a las Esclusas de Miraflores hasta que salió de las Esclusas de Gatún, el 30 de diciembre de 1968, piloteado por el Capitán Robert Rowe.

Mayor cantidad de tránsitos en un año calendario:
15,523 en 1970.

Mayor cantidad de tránsitos iniciados en un día:
65 el 29 de febrero de 1968.

El barco más grande:
San Juan Prospector de 338 metros de largo por 32 de ancho, el 16 de abril de 1973 piloteado por los capitanes C. J. Gundersen y W. Hopkins.

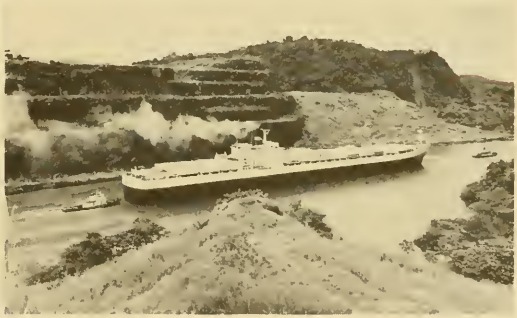
El mayor volumen de carga en un barco:
61,078 toneladas largas en el *Melodic*, el 29 de mayo de 1973. Prácticos de control A. T. Wilder y J. W. Chamberlain.

Barco de pasajeros más grande:
Queen Elizabeth II. 25 de marzo de 1975. Prácticos de control, Robert F. Boyd y Furman D. Saunders.

El barco más grande que ha transitado, el "San Juan Prospector" (hoy "Marcona Prospector"), con un largo de 297 metros y más de 32 de ancho, queda estrecho dentro de la cámara de 304.80 metros de largo y 33.52 de ancho, en las Esclusas de Miraflores. Puesto que el puente de mando está en medio del barco, sólo necesita dos prácticos. Transitó en lastre en abril de 1973 y pagó un peaje de $40,951.44.

Usando un casco tropical para protegerse del sol, un práctico del Canal se embarca en una lancha para regresar a casa.

DESLIZAMIENTOS Y SUPERBARCOS HACEN DEL TRANSITO POR EL CORTE UNA OPERACION COMPLEJA—Esta escena poco usual fue tomada en el Corte Gaillard en 1923 cuando los barcos que iban hacia el sur estaban amarrados en la orilla izquierda, mientras que los que iban rumbo al norte pasaban en formación cerrada, debido a un deslizamiento. A la derecha, abajo: El "Tokyo Bay", uno de los clientes más grandes del Canal, se desliza por el Corte con la ayuda de un remolcador que está amarrado a popa por medio de una brida y actúa como un segundo timón. El remolcador que va adelante, sólo escolta al "Tokyo Bay".



Arriba, a la izquierda:
El maestro de arte del séptimo grado da instrucciones a Kimberly Montgomery sobre cómo combinar el arte de la mola con su diseño del Bicentenario.

Arriba a la derecha:
A pesar de que están pintadas en papel, estas llamativas molas con motivos patrióticos, se parecen mucho a las de tela.

Abajo a la izquierda:
Barry Novack trabaja en un diseño de águila.

Abajo, a la derecha:
Dos mujeres Cunas luciendo molas, sentadas sobre molas y rodeadas de molas confeccionan molas nuevas en las Esclusas de Miraflores.

Molas del Bicentenario

SIN SABERLO, LOS INDIOS CUna de San Blas han contribuido con un toque de colorido a las presentaciones artísticas preparadas por alumnos de la Escuela de Curundú con motivo del Bicentenario de los Estados Unidos.

El insólito arte de la cultura Cuna, que encuentra expresión en la pintoresca mola, sirvió de inspiración al instructor de arte Bill Koons y a sus entusiastas alumnos de séptimo grado, quienes están pintando una serie de afiches de tenor patriótico, simbolizado por imágenes tan norteamericanas como águilas, estrellas y franjas, la campana de la libertad y hasta una hamburguesa.

Imitando los intrincados diseños y brillantes colores empleados por la mujer Cuna en la confección de sus singulares trabajos de corte y costura, los estudiantes de Curundú están creando sus "molas" pintadas en papel manila.

Usando como modelo una colección de molas de verdad, Koons y sus alumnos primero sostuvieron discusiones sobre las características especiales del arte Cuna y las cualidades que le imparten su exclusividad. El abundante uso del negro, anaranjado y rojo; la instintiva sensibilidad artística en el trazo de figuras y contornos, su buen aprovechamiento del espacio y su atención al detalle.

Una vez establecido el tema y las reglas del proyecto, Koons permitió que los alumnos dieran rienda suelta a su imaginación, con resultados verdaderamente asombrosos.

Siendo una expresión artística netamente panameña, la mola es uno de los productos de la artesanía indígena más solicitados por el turista. Comúnmente son enmarcadas y usadas con fines decorativos, pero también se usan como adorno en prendas de vestir o en la confección de ropa y diversos accesorios, desde bolsas hasta bikinis. Muchos clubes y asociaciones ordenan molas con copias de sus emblemas o escudos que son reproducidos fielmente por las hábiles manos de las costureras Cunas.

Aunque las hacen primordialmente para formar la parte delantera y trasera del corpiño de sus blusas, las mujeres de San Blas ahora confeccionan una gran cantidad de molas que son vendidas en tiendas de artesanías y almacenes en todo el Istmo.

Las "molas" de papel pintadas por los estudiantes de Curundú prueban que la distintiva técnica de su diseño puede ser adaptada a una multitud de expresiones artísticas que reflejan el ingenio, el talento creativo y muchas veces el estado de ánimo del artista.

Goleta de la Zona del Canal Se Une a Operación Vela '76

COMO PARTICIPANTE EN EL SALUDO DEL BICENTENARIO A la tradición marítima de los Estados Unidos, la goleta *Chief Aptakisic* de los Exploradores de Mar de la Zona del Canal, navegará por el Río Hudson el 4 de Julio, junto con más de 100 buques de vela.

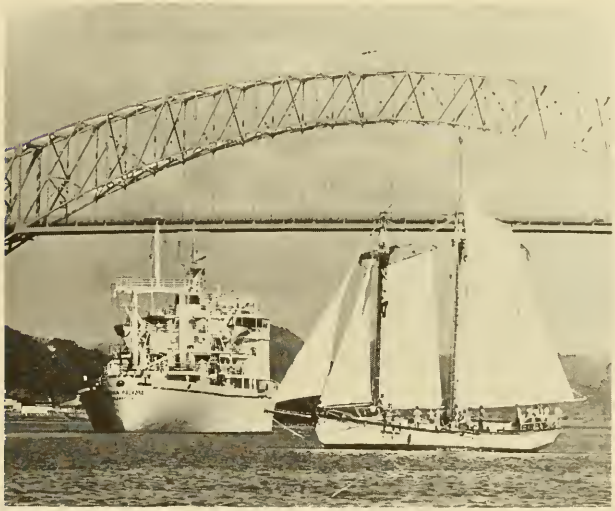
De acuerdo con el programa, el Presidente de los Estados Unidos pasará revista a los veleros desde la cubierta de un portaaviones cuando entren a la Bahía de Nueva York.

La embarcación, de dos mástiles, tiene una tripulación de Exploradores de Mar y voluntarios adultos de la Zona del Canal y tomará parte en la "Operación Vela '76", uno de los más grandes eventos en la celebración del Bicentenario. Entre 25 y 30 de los grandes navíos de vela aun a flote irán a los Estados Unidos en unión de unos 100 buques escuela más pequeños y yates de vela para tomar parte en esa celebración.

El *Chief Aptakisic* competirá con esas embarcaciones en una regata desde Bermuda hasta Newport, Rhode Island y de allí viajará a Nueva York para el espectacular desfile por el Río Hudson hasta el Puente George Washington, el 4 de Julio.

Después de las celebraciones en Nueva York, el *Chief Aptakisic* regresará a la Zona del Canal, visitando en el camino varias ciudades participantes en la "Operación Vela '76".

Al completar su viaje de casi 20,000 kilómetros, la goleta de 16 metros de largo, que fue renovada y equipada con la cooperación de toda la comunidad, será utilizada en la Zona del Canal por los Exploradores de Mar para enseñar a navegar a vela.



El "Chief Aptakisic" llama la atención de los tripulantes de una nave en tránsito, al pasar debajo del puente que se extiende sobre la entrada del Pacífico del Canal de Panamá.

Los hombres hicieron el Canal

...pero las mujeres ayudaron

Por Fannie P. Hernández

HUBO QUIENES ASEGURABAN que construir el Canal era tarea exclusiva para hombres. Las mujeres no tenían cabida en el Istmo. Los hombres podían vivir en tiendas de campaña, aguantar toda clase de penalidades y, cuando se terminara el trabajo, 5 ó 10 años después, empacar sus bártulos y regresar a casa.

Así pensó la Primera Comisión del Canal Istmico y en un principio no alentó a las norteamericanas a venir al Istmo, pero pronto se dio cuenta de que sin sus mujeres, era imposible que los hombres se quedaran aquí. Durante los 2 primeros años de la construcción, los capataces, ingenieros y expertos artesanos se quedaban tan poco tiempo que fue imposible organizar una fuerza laboral eficiente.

Desde el comienzo, las mujeres de la Zona del Canal se interesaron en proyectos religiosos y obras de caridad. Un grupo de la Federación de Mujeres de Sociedades Cristianas aparece frente a la Iglesia de San Lucas en Ancón durante una de sus reuniones semestrales en la década del veinte.

A los pocos meses de estar en el Istmo, la mayoría de los norteamericanos se desilusionaba y perdía el interés en el trabajo. No encontraban atractivos en la ciudad, los desmoralizaba el enervante calor, la falta de mujeres y de vida social, además de la amenaza constante de la tupida selva llena de miasmas tropicales.

Los trabajadores no disimulaban su descontento. Para demostrarlo vívidamente, un grupo de trabajadores antillanos inició una huelga, declarando: "Si no hay mujeres, no trabajamos". Los norteamericanos hicieron saber que también ellos irían a la huelga por la misma razón. Pronto se convencieron los funcionarios de la comisión de que los trabajadores necesitaban de una vida social normal. Cambiaron de política, emplearon más hombres casados y exhortaron a los solteros a que se casaran.

En aquellos primeros días, de caos y confusión, no se reclutaron mujeres en los Estados Unidos, debido principalmente a la falta de alojamiento y a los riesgos del clima insalubre. Sin embargo, fueron empleadas algunas esposas e hijas de empleados.

Pasado algún tiempo y habiendo mejorado las condiciones de vida, los funcionarios del Canal comenzaron a solicitar a las mujeres que vinieran a quedarse. Las mujeres llegaron y con ellas comenzó a cambiar la vida en los pueblos de la construcción. Pronto se sintió su influencia en los muebles, la comida y los vestidos que llegaban al Istmo. No sólo adornaron sus casas con plantas ornamentales sino también las áreas públicas.

Tener la casa en orden era una aventura parecida a la excavación del Canal. Con la estación seca llegaban las moscas y en otras épocas del año, enjambres de hormigas negras invadían las casas. Había que guardar el azúcar en la nevera. Las patas de las mesas se colocaban en latas llenas de petróleo. Teniendo que cocinar con estufa de carbón o de leña, había ocasiones en que no se podía respirar debido al humo.

La primera mujer empleada por la Comisión del Canal Istmico fue Mary Eugene Hibbard, quien fue nombrada Superintendente de Enfermeras, en junio de 1904, un mes después del traspaso de las propiedades francesas al Gobierno de los Estados Unidos. Dos semanas después llegaba a la Zona del Canal, en unión del Dr. W. C. Gorgas, Jefe de Sanidad y de dos enfermeras que iban a trabajar con ella.

La Srta. Hibbard escribió así sobre su primer día en el Hospital Ancón: "Encontramos unos 75 edificios, muy dispersos. Nuestro trabajo era estudiar la situación y buscar lo mejor para los

Arriba:
Las mujeres caminan por el fango para ver los trabajos en el Corte.

pacientes que íbamos a atender". Después de escoger cinco edificios que pensaba utilizar como salas, instalaciones sanitarias, cocina de dietética y depósito de ropa de cama, escribió: La cantidad de limpieza que hubo que hacer, después de 15 años de abandono, es imposible de imaginar". Pasó 4 años aquí y en el Hospital Gorgas hay una placa de bronce que dice que fue "Enfermera, patriota, una gran dama, humanitaria y amiga; prestó servicios sobresalientes con el fin de que en el trópico se gozara de mejor salud".

Las enfermeras que vinieron al Istmo eran muy capacitadas, pues habían servido en el Ejército y la Cruz Roja durante la Guerra Hispano-Americana, en hospitales ruso-japoneses, en Cuba, Italia, Suiza y en las Filipinas.

Entre las que pronto siguieron a la Srta. Hibbard estaba Jessie M. Murdock, quien luego reemplazó a la Srta. Hibbard como enfermera jefa. Todas estaban bien al tanto de los problemas que tenían que enfrentar. Un obstáculo que no previeron fue la hostilidad de las monjas enfermeras francesas que habían estado atendiendo a los enfermos y que comprendieron que la llegada de las americanas significaba que tenían que partir.

Otro problema, más serio aún para las nuevas enfermeras se debió a los votos religiosos de las monjas, cuyas intenciones eran mucho mejores que sus conocimientos. Las órdenes de los cirujanos de no dar de comer a los pacientes recién operados no eran obedecidas por las religiosas quienes habían hecho votos de "alimentar a los enfermos y rezar por los agonizantes". A pesar de estos contratiempos la Srta. Murdock escribió en "El Hospital Ancón en 1904 y 1905" en el Anuario de la Sociedad del Chagres de 1913, que "las monjas eran mujeres de mucho refinamiento y encanto" y alabó su heroico trabajo a pesar de las grandes dificultades.

Señaló que los edificios no estaban protegidos con tela metálica, pero que cada cama tenía un mosquitero, lo que dificultaba atender a los pacientes. Las enfermeras francesas consideraban que los mosquiteros no eran estéticos y los levantaban amarrándolos con cintas de colores, para desconsuelo de las enfermeras norteamericanas. Cuando se admitían pacientes con fiebre amarilla, se construía una jaula de alambre alrededor de la cama. Las enfermeras del turno de noche se protegían contra los mosquitos cubriéndose todo el cuerpo con vendas empapadas en aceite de toronjil.

A principios de diciembre de ese primer año, cuando se intensificaron los casos de fiebre amarilla y de otras enfermedades, causando casi pánico, ella escribió: "Si nos hubiésemos permitido el lujo, nos habríamos descorazonado completamente, pues parecía que la muerte dominaba la situación. Pero el desprendimiento y la espléndida habilidad administrativa con que nuestro trabajo había sido programado, hicieron que cada una de nosotras sintiera que también debía cumplir valerosamente con su deber. En los días amargos en que una de nosotras caía enferma, ninguna demostraba miedo sino que cumplía fielmente con sus tareas". Ada Jane Nice, una de las valientes mujeres del personal del Hospital Ancón, fue la primera enfermera que murió en el Istmo. Era de Riegelsville, Pensilvania.

Al cerrar sus impresiones sobre los primeros días en Ancón, la Srta. Murdock escribió: "Antes de que hubiesen pasado 2 años estábamos rodeadas de todas las comodidades modernas. Timbraban los teléfonos, había luz eléctrica y éramos parte de una comunidad ideal. Sería muy difícil el día de hoy pensar que el Hospital Ancón atravesó por una etapa tan dura. Nos sentimos orgullosas de haber tomado parte en el trabajo de aquellos primeros días y a pesar de que, como mujeres, no adquirimos fama, nos gusta pensar que desempeñamos un papel importante en la construcción del Canal".

"A veces es duro para los hombres y un poco más duro para las mujeres".

Además de las enfermeras, se emplearon también unas cuantas maestras. La mayoría eran esposas e hijas de empleados. Las feministas de hoy se asombrarían al ver la referencia que hace el Canal Record sobre el empleo de mujeres en 1907: "debido a su capacidad natural para el trabajo y a los salarios que se pagan fue más fácil conseguir mujeres con la debida experiencia que hombres". Los salarios eran de $30 a $110 mensuales.

La primera escuela pública de la Zona del Canal abrió en junio de 1906 en Corozal. Emily Kyte era la maestra.

Las "maestras de línea" recibían el salario más alto. Eran las "substitutas permanentes" que enseñaban dondequiera que hubiera una vacante temporal. También enseñaban donde se las mandara. Las "maestras de línea" trabajaban 12 horas al día, partiendo para la escuela en el tren de las 7 a.m. y regresando a las 7 p.m.

Entre aquellas maestras substitutas estaba Winifred Ewing, quien cumplió 90 años en enero y sigue viviendo en el Istmo. Recordando esos días, comentaba sobre las lluvias tropicales y el fango durante la estación lluviosa. Los trabajos e inconvenientes ya no le parecen tan grandes o los ha olvidado con el pasar de los años.

Su esposo Ora Ewing había venido a trabajar con el Departamento de Sanidad en noviembre de 1906. Un año después regresó a su hogar en Glensville, Virginia Occidental, se casó y trajo a su esposa a la Zona del Canal. Le dieron una casita en los predios del Hospital Ancón. Tenía sólo un cuarto con una pequeña cocina y una estufa de leña. A pesar de que ella se había graduado de una Escuela Normal y habría calificado para un trabajo de maestra de tiempo completo, prefirió dedicar la mayor parte del tiempo al cuidado de su hogar. Sus dos hijas nacieron en el Hospital Ancón. Luego tras la muerte de su esposo, la Sra. Ewing fue durante muchos años, la encargada de la residencia de niñas de la Universidad de la Zona del Canal. Recordando esos primeros días, comenta la Sra. Ewing, "Nos las arreglábamos muy bien con lo que teníamos. No había problemas. Llovía mucho, pero no nos molestaba. Simplemente, nos acostumbramos. He vivido aquí desde 1907 y me encanta".

La Escuela Secundaria original de la Zona del Canal fue migratoria. Estuvo varias veces en Culebra, Gatún, Cristóbal y Ancón.

Cuando estaba en el sector Atlántico, los derrumbes en la línea del ferrocarril frecuentemente impedían que los alumnos del Pacífico regresaran a casa y tenían que pasar la noche en casa de amigos en la Costa de Oro. A pesar de que hubo alumnos matriculados en secundaria ya en 1907 (antes de que hubiera una secundaria), la primera graduación de secundaria no tuvo lugar sino hasta 1911. Fue en Gatún y había dos señoritas en la clase. En

"Nos sentimos orgullosas de haber tomado parte en el trabajo de aquellos primeros días y a pesar de que, como mujeres, no adquirimos fama, nos gusta pensar que desempeñamos un papel importante en la construcción del Canal".

aquel entonces los diplomas de secundaria de la Zona del Canal eran firmados por el Presidente de los Estados Unidos.

Mamie Elizabeth Miracle, la primera maestra norteamericana de Emperador, fue la directora de la secundaria de Culebra. Vino al Istmo en 1906 para casarse con Frank W. Miracle, almacenero en el Departamento de Intendencia en Emperador. Tuvieron la distinción de ser la primera pareja que se casó en la Zona del Canal después de pasar a jurisdicción de Estados Unidos.

En 1907, eran tantos los inconvenientes que sufrían las familias de la Zona del Canal, que el Presidente Roosevelt envió a Gertrude Beeks, del Departamento de Bienestar de los Empleados del Gobierno, de la Federación Cívica Nacional, para que inspeccionara las condiciones de trabajo con el fin de saber por qué los hombres no duraban en el trabajo. Investigadora capaz, la Srta. Beeks tuvo más éxito en ganarse la confianza de los trabajadores norteamericanos que los funcionarios. Los hombres le hablaron francamente sin temor a que se les tildara de quejumbrosos.

A pesar de que las condiciones de vida habían mejorado mucho y eran bastante buenas en comparación con las que encontraron los primeros trabajadores, la Srta. Beeks presentó un informe a la Comisión del Canal Istmico y al Ferrocarril de Panamá en el que decía que no había agua caliente en los baños; el alojamiento de unos 1,000 hombres en furgones de ferrocarril era inadecuado; señaló la existencia de chinches y piojos; indicó que el dormitorio de las enfermeras del Hospital Colón que daba hacia el mar se mojaba de tal manera durante las tormentas que las enfermeras que allí dormían tenían que utilizar paraguas; no había suficientes vegetales frescos; no había lugares donde los trabajadores se resguardaran de la lluvia a lo largo del Canal, además de otras deficiencias.

La Srta. Beeks encontró también que

Algunas mujeres desempeñaron posiciones importantes durante los días de la construcción.

Arriba, a la izquierda:
Christiana Benson, quien administró los hoteles en Las Cascadas y Bajo Obispo.

Arriba, a la derecha:
Mamie Elizabeth Miracle, quien fue la directora de la primera escuela secundaria que hubo en la Zona del Canal.

Arriba:
Los familiares de los trabajadores del Canal esperan fuera de la clínica gratis patrocinada por el Club de Mujeres de Cristóbal en los primeros días.

Arriba:
Ocho alumnos y su maestra posan en el portal de la primera escuela pública gratis en Gorgona.

Los empleados de la época de la construcción tenían mucha imaginación para crear una atmósfera hogareña dentro de las desnudas paredes de madera de las primeras viviendas de la Zona del Canal, como se puede ver en este cuarto de una casa en Culebra en 1914. La cortina de cuentas y la lámpara del techo le dan un toque francés.

"Y luego lo convirtieron en hogar. Y eso es lo importante".

Arriba, a la derecha:
Una calle típica de Cristóbal, en 1907, antes de ser pavimentada. A pesar del fango y de las casas temporales, las mujeres de la Zona del Canal crearon un ambiente hogareño.

Arriba, a la izquierda:
La Sra. Gaillard sirve el té para ella y su esposo, el Coronel David Du Bois Gaillard, quien dirigió los trabajos en el Corte, al que se le dio su nombre.

Al centro, a la derecha:
J. Bucklin Bishop, secretario de la segunda Comisión del Canal Istmico, descansa con su esposa y con su hija en el portal de su residencia.

Fotografías familiares y una muñeca adornan las paredes de esta recámara en una casa de familia en la que se ven los postes de los tabiques de madera. (Todavía se habitan casas de este tipo). La puerta y las ventanas dotadas de persianas, constituían el "aire acondicionado" de aquella era. La influencia francesa es evidente en los muebles.

Una mujer estuvo entre los primeros que nadaron por el Canal. Elaine May Golding, calificada en la prensa local como la "campeona de natación de América" no nadó dentro de las esclusas y por el Corte, pero nadó por la mayor parte del Canal en etapas entre el 12 y 16 de diciembre de 1913.

las mujeres se sentían solitarias sin las actividades sociales y culturales de que gozaban en casa. Sugirió que Helen Boswell, de la Federación de Clubes de Mujeres viniera al Istmo. Durante la visita de Helen Boswell, de un mes de duración, exhortó a las mujeres a que formaran clubes afiliados a su federación. Se formaron nueve. Al poco tiempo, sostenían reuniones y le encontraban salida a sus múltiples talentos en el trabajo del club.

En 1908, las nóminas de la Comisión del Canal Istmico mostraban 6,100 empleados norteamericanos y 205 empleadas norteamericanas. Había 117 enfermeras en servicio, 25 maestras y 45 trabajaban como copistas, contadoras de cupones, oficinistas, empleadas de correo, especialistas en dietética, apuntadoras de tiempo, telegrafistas y almaceneras. Un total de 18 mujeres trabajaban para el Ferrocarril de Panamá.

Entre las pocas empleadas de los primeros días estaba Florence Williams quien vino al Istmo en 1906, procedente de Buffalo, Nueva York, para vivir con su padre que era médico y un hermano quienes habían venido antes.

La Sra. de Ora Ewing llegó en 1908

"lluvias tropicales y fango".

Después de vivir en Emperador cerca de un año, se mudó a Gatún y fue una de las norteamericanas que tuvieron que vivir en tiendas antes de que construyeran casas. Recuerda haber estado presente, en septiembre de 1906, cuando se hizo el primer corte para las Esclusas de Gatún, en el momento en que la primera pala a vapor comenzó a trabajar en el lugar.

La Srta. Williams trabajó para la Comisión del Canal Istmico de 1907 a 1909 como telefonista en Emperador. Después de hacer estudios en Estados Unidos, regresó a la Zona del Canal y en 1922 ingresó a la Contaduría General del Canal, donde se jubiló en 1954.

La Srta. Williams, tiene ahora 84 años, es poseedora de la Medalla Roosevelt y recuerda con nostalgia la vida de los primeros días de la construcción y el espíritu de sociabilidad que hacía que los casados invitaran a cenar y a jugar cartas a los solteros que se sentían nostálgicos.

Durante sus muchos años en la Zona del Canal vio la construcción de importantes edificios de esta área. Hace pocos años, viendo demoler el viejo Club House de Balboa dijo: "Vi cuando lo

La Sra. de Bruce Sanders vino en 1910

"panecillos al revés".

construyeron en Emperador, recuerdo cuando lo trajeron acá y ahora está siendo derribado".

La desaparición del Hotel Tívoli la afectó más todavía, puesto que había vivido allí mas de 17 años, después de su jubilación. Aún conserva recuerdos felices de los eventos sociales de gala, de las mujeres vestidas de blanco y con largos guantes, mientras que los jóvenes iban con vestidos blancos bien almidonados y cuellos altos. En aquel entonces, la proporción entre hombres y mujeres solteras era más o menos de 25 jóvenes ingenieros por cada norteamericana de edad casadera.

Las historias contadas y grabadas por las poseedoras de la Medalla Roosevelt que asistieron al Centenario de Teodoro Roosevelt en 1958, dan una impresión vívida de lo que era la vida en los pueblos de la construcción.

Entre esos recuentos históricos está el de la Sra. de Bruce Sanders, cuyo esposo vino al Istmo en 1908 para trabajar como enfermero. Ella vino en 1910, recién casada, vivió durante unos meses en la ciudad de Panamá y luego se mudó a una casita que acababa de ser rescatada de la selva. Estaba en un lugar llamado Caimito Mulato, parte de San Pablo, a orillas del Río Chagres, tan cerca del agua que se podía pescar desde el portal de atrás. Allí había unas 30 ó 40 casas y nadie supo de la existencia del poblado hasta que unos ingenieros lo descubrieron al trazar una línea para el Canal.

La casa no tenía cielo raso, sólo techo de cinc. Se cocinaba en una estufa que quemaba leña y para ello servían viejos durmientes de ferrocarril. Recordó que cuando hacían explosiones en el Canal no podía hornear pasteles pues se estremecía toda la casa. El pastel se dañaba o se derramaba hasta el fondo de la estufa. Sin embargo, ella continuó haciendo lo que llamaba "panecillos al revés", explicando que la temperatura irregular del horno quemaba los panecillos por debajo. Todo lo que tenía que hacer era sacarlos de la bandeja, voltearlos y ponerlos de nuevo en el horno. Relata que los trenes cargados de tierra pasaban junto a la puerta de la casa y parece que lo hacían siempre a la hora de la comida, de manera que la ceniza era parte del menú diario.

Ese primer año, los Sanders se mudaron 13 veces. Cuando vivían en Gorgona, un lunes en la mañana, se les notificó que tenían que desocupar la casa antes de la 1 de la tarde. La última vez que la vio, la casa iba deslizándose hacia abajo por las orillas de la excavación.

Su próxima casa estaba en lo alto de una colina en Paraíso. Lo que se suponía que era una "casa de primera" tenía dos cuartos y un pequeño portal, donde se podía colocar una mecedora si se tenía mucho cuidado. Señaló que Paraíso era el único pueblo de toda la línea que contaba con agua potable. Por eso fue que se instaló allí la primera planta embotelladora de gaseosas.

La Sra. Sanders recuerda que las mujeres se la pasaban cosiendo la ropa de

TRAFICO POR EL CANAL DE PANAMA

Primeros 9 Meses del Año Fiscal

	1976	1975
TRANSITOS (Naves de Gran Calado)		
Comerciales	9,096	10,168
Gobierno de EE. UU.	75	144
Gratis	26	6
Total	9,197	10,318
PEAJES °		
Comerciales	$98,723,926	$105,916,438
Gobierno de EE. UU.	639,723	1,166,946
Total	$99,363,649	$107,083,384
CARGA°° (Naves de Gran Calado)		
Comerciales	87,541,026	107,167,621
Gobierno de EE. UU.	149,386	431,250
Total	87,690,412	107,598,871

° Incluye los peajes de todas las naves, pequeñas y de alto bordo.
°° Las cifras de carga representan toneladas largas.

la familia, porque no se conseguían vestidos hechos. Cada pueblo tenía una tienda a cargo de un comerciante chino que vendía telas para ropa y telas para cortinas, por lo que prácticamente todo el mundo vestía igual y tenía las mismas cortinas.

Recuerda que nacieron muchos niños en ese período en que el único transporte era el ferrocarril. Para estar seguras, las futuras madres se hospitalizaban 1 ó 2 semanas antes. Casi todas pasaban por lo menos 1 mes en el hospital, pues tenían que permanecer allí hasta que los bebes tuvieran 2 semanas de nacidos.

Recordando su primera Navidad en el Istmo en 1907, la Sra. de Steve Calvit dice que los hombres se metieron en el monte y cortaron un naranjo cargado de frutas maduras. Lo colocaron en el salón de la escuela y lo decoraron con todo lo que pudieron conseguir para darle colorido. Entre los pocos regalos que se distribuyeron había jalea de guayaba hecha por la Sra. Mattie Morrison. Como no había frascos, utilizaron vasos gruesos. Para sellarlos, hicieron tapas con papel de carta que mojaron con clara de huevo

La Sra. Calvit llegó en mayo de 1907, para unirse a su esposo y sus dos hijos. Vino en compañía de cuatro hijas y un sobrino, Joe Ebdon. Se les asignó una casa demasiado pequeña.

En 1908, cuando finalmente consiguieron una casa más grande, se quemó 2 horas antes de que se mudaran. "Tres semanas después", dijo, "aparecieron 21 hombres frente a la puerta y el capataz dijo que tenían que mudarnos y lo hicieron, llevando todo cuesta abajo, alrededor de una hondo-

TRANSITO DEL CANAL SEGUN NACIONALIDAD

Primeros 9 Meses del Año Fiscal

Nacionolidad	1976 Nº de tránsitos	1976 Toneladas de carga	1975 Nº de tránsitos	1975 Toneladas de carga	1965-69 Nº de tránsitos	1965-69 Toneladas de carga
Belga	112	1,114,925	116	954,290	60	160,062
Chilena	131	1,258,778	103	1,224,265	86	572,605
Colombiana	150	262,124	107	215,958	166	341,884
Chipriota	81	479,737	186	1,328,858	11	83,457
Danesa	208	1,427,620	232	1,745,108	285	1,658,981
Ecuatoriana	108	773,402	85	587,527	51	62,551
Francesa	140	802,345	176	1,060,991	162	669,842
Griega	662	9,827,026	878	13,013,069	369	3,807,322
Italiana	192	1,413,061	183	1,261,500	169	1,147,676
Japonesa	777	6,821,886	949	8,116,625	679	5,080,587
Liberiana	1,299	20,737,442	1,417	26,470,028	1,013	13,657,609
China Nac.	88	1,068,683	115	1,476,153	82	615,551
Noruega	505	6,598,333	641	10,174,947	1,098	10,760,813
Holandesa	239	1,307,573	316	1,401,772	390	1,687,381
Panameña	690	5,041,871	789	5,611,117	394	1,823,641
Peruana	182	1,905,547	145	1,484,837	114	548,033
Soviética	154	618,993	130	815,365	46	344,944
Surcoreana	69	375,435	90	607,457	23	123,777
Singapureña	65	516,301	56	703,406	N.A.	N.A.
Española	76	306,499	45	386,893	13	58,014
Sueca	253	2,735,602	260	2,668,527	329	2,151,847
Inglesa	977	8,795,841	1,013	10,712,339	1,025	7,554,799
Estadounidense	772	5,825,998	819	6,649,544	1,188	6,632,992
Alemana Occ.	475	2,712,034	558	3,387,423	913	3,182,940
Otros	691	4,813,970	759	5,109,622	589	2,429,933
Total	9,096	87,541,026	10,168	107,167,621	9,255	65,157,241

MOVIMIENTO DEL TRANSITO SOBRE LAS PRINCIPALES RUTAS

Primeros 9 Meses del Año Fiscal

Rutas comerciales (Embarcaciones comerciales de 300 toneladas netas o más)	1976	1975	Promedio de tránsitos 1965-69
Costa Este de EE. UU.—Asia	2,038	2,279	1,994
Europa—Costa Oeste de Sur América	843	889	1,006
Costa Este de EE. UU.—Costa Oeste de Sur América	894	1,006	1,299
Europa—Costa Oeste de EE. UU.—Canadá	652	585	755
Europa—Asia	389	648	157
Europa—Oceanía	339	365	308
Costa Este del Canadá—Asia	198	229	124
Entre Costas de EE. UU. (incluso Hawai)	292	288	371
Costa Este de Sur América—Asia	130	196	148
Costa Oeste de Sur América—Antillas	235	221	196
Demás Rutas	3,086	3,462	1,259
Total	9,096	10,168	7,617

TRANSITO COMERCIAL Y PEAJES—POR MES

Embarcaciones de 300 Toneladas Netas o Más (Años Fiscales)

Mes	Travesías 1976	Travesías 1975	Travesías Promedio 1965-69	Peajes en bruto (En miles de dólares)[1] 1976	Peajes 1975	Peajes Promedio de 5 Años 1965-69
Julio	1,089	1,219	1,067	$11,753	$11,834	$6,322
Agosto	1,039	1,121	1,044	11,367	12,254	6,298
Septiembre	954	1,095	1,015	10,639	11,928	6,139
Octubre	1,045	1,125	1,049	11,150	11,855	6,387
Noviembre	994	1,086	1,021	10,846	11,150	6,258
Diciembre	992	1,111	1,035	10,722	11,487	6,409
Enero	1,018	1,142	1,003	11,043	12,081	6,167
Febrero	912	1,052	922	9,900	10,682	5,654
Marzo	1,053	1,217	1,098	11,269	12,607	6,748
Abril		1,142	1,087		11,773	6,681
Mayo		1,209	1,110		12,966	6,854
Junio		1,090	1,052		11,281	6,609
Total		13,609	12,503		$141,898	$76,526

[1]Antes de cualquiera deducción en los gastos de operación.

nada y luego hasta lo alto de otra colina, donde habían construido seis casas de cuatro familias".

En un editorial del Star & Herald, reproducido en el Anuario de la Sociedad del Chagres de 1916-17, S. P. Verner escribió sobre Las Mujeres que Hicieron el Canal: "Y luego lo convirtieron en hogar. Y eso es lo importante. El Gobierno pudo haber construido casas de plata con pisos de oro, pudo haber puesto en las mesas del hotel la champaña de las mejores cosechas y las mejores golosinas, pero sin la mujer no podía existir el hogar, puesto que Dios lo ordenó así desde el comienzo de la creación y así será hasta el final de los tiempos".

En un discurso ante los empleados de la Comisión del Canal Istmico en noviembre de 1906, el Presidente Roosevelt dijo: "No es una tarea fácil. Muy pocas cosas que merecen hacerse son fáciles. A veces es duro para los hombres y un poco más duro para las mujeres. Me ha agradado particularmente ver a las mujeres que han venido aquí con sus esposos, y ver la manera como han luchado para conseguir lo mejor de cualquier cosa y ayudar a sus hombres a hacer bien su trabajo".

De acuerdo con entrevistas personales y relatos escritos, la gran mayoría de esposas y empleadas de los primeros días de la construcción del Canal se sentían felices de haber vivido en el Istmo en esa época tan transcendental y de haber participado en los comienzos del Canal de Panamá. En las palabras de la Sra. Sanders, quien regresó recientemente a la Zona del Canal a visitar a uno de los seis hijos que le nacieron aquí: "Aquellos fueron los días más felices. Fueron días duros y nos quejábamos y refunfuñábamos, pero no nos dábamos por vencidas. Si no se tenía espíritu de pionero, no había más que partir".

Hoy, las mujeres constituyen aproximadamente el 20 por ciento de la fuerza laboral del Canal. Además de las maestras, enfermeras y otras profesiones reconocidas tradicionalmente como de mujeres, en las nóminas del Canal aparecen doctoras, abogadas, ingenieras, geólogas, policías y otras profesiones que antes se consideraban exclusivamente como trabajo de hombres.

A la derecha:
Dos grandes naves pasan por las Esclusas de Pedro Miguel. Al fondo el Corte Gaillard que atraviesa la Cordillera Continental.

MOVIMIENTO DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS

(Cifras en Toneladas Largas)

Del Pacífico al Atlántico

Producto	Primeros 9 Meses del Año Fiscal 1976	1975	Promedio 1965-69
Petróleo y derivados	6,853,973	6,481,248	965,491
Hierro y acero manufacturados	5,712,344	7,105,478	2,596,337
Menas, varias	3,103,628	4,825,365	4,310,699
Madera y derivados	2,692,746	2,324,180	3,420,981
Azúcar	2,122,835	2,321,764	1,931,141
Alimentos refrigerados (excluyendo bananos)	1,327,234	1,123,227	853,992
Bananos	1,162,030	1,255,725	953,056
Metales, varios	959,530	1,292,352	962,231
Pulpa de madera	888,476	1,469,171	589,669
Autos, camiones y accesorios	834,712	758,522	64,739
Carbón y coque	704,011	1,260,940	125,745
Azufre	663,785	895,325	142,887
Melaza	513,419	350,925	276,102
Trigo	506,702	126,991	728,618
Harina de pescado	493,142	669,651	N.A.
Demás productos no clasificados	9,221,687	10,029,031	7,664,695
Total	37,760,254	42,289,895	25,586,383

Del Atlántico al Pacífico

(Cifras en Toneladas Largas)

Producto	Primeros 9 Meses del Año Fiscal 1976	1975	Promedio 1965-69
Carbón y coque	12,285,079	19,182,424	7,427,147
Petróleo y derivados	9,555,594	11,317,715	11,288,969
Maíz	5,700,928	5,078,538	1,941,988
Frijoles de soya	3,279,574	2,848,263	1,627,549
Fosfatos	2,521,079	4,207,327	2,835,271
Trigo	1,987,873	3,394,874	755,964
Sorgo	1,942,080	1,844,267	N.A.
Metales (chatarra)	1,285,561	1,510,854	1,830,775
Menas, varias	1,125,090	1,677,753	1,204,226
Productos químicos no clasificados	746,340	681,025	623,947
Hierro y acero manufacturados	564,615	1,424,493	1,348,952
Azúcar	498,116	1,155,121	585,849
Fertilizantes no clasificados	442,840	956,408	330,670
Sal	348,990	63,057	N.A.
Soda cáustica	341,479	440,640	N.A.
Demás productos no clasificados	7,155,534	9,094,967	7,769,551
Total	49,780,772	64,877,726	39,570,858

TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO

	Primeros 9 Meses del Año Fiscal 1976 Del Atlántico al Pacífico	1976 Del Pacífico al Atlántico	1976 Total	1975 Total	Promedio de tránsitos 1965-69 Total
Naves comerciales:					
De gran calado	4,576	4,520	9,096	10,168	9,255
Pequeñas[1]	300	235	535	572	413
Total	4,876	4,755	9,631	10,740	9,668
Naves del Gobierno de EE. UU.:[2]					
De gran calado	34	41	75	144	679
Pequeñas[1]	86	27	113	85	85
Total	120	68	188	229	764
Total comerciales y del Gobierno de EE. UU.	4,996	4,823	9,819	10,969	10,432

1 Naves de más de 300 toneladas netas o 500 toneladas de desplazamiento.
2 Naves sobre las cuales se acreditan peajes. Antes del 1º de julio de 1951 las naves del Gobierno de Estados Unidos transitaban el Canal gratis.

"No es el crítico quien vale, ni tampoco aquel que señala donde el fuerte tropezó, o como pudo el autor de la hazaña haberla hecho mejor. El mérito pertenece al hombre que está en el ruedo; cuyo rostro está empañado por el polvo y por el sudor y la sangre; que lucha valientemente, que yerra y se queda corto una y otra vez, que conoce de los grandes entusiasmos, de las grandes devociones, y agota sus energías por una causa digna; que, en su mejor hora, saborea al final el triunfo del propósito noble; y que, en su peor hora, si fracasa, al menos cae tras gran despliegue de audacia, por lo que su sitial nunca estará junto a aquellos seres fríos y tímidos que jamás han probado ni el triunfo ni la derrota".

THEODORE ROOSEVELT

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08545 6183